

# neptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift  
Revue maritime trimestrielle

39<sup>e</sup> jaargang nr. 244 - '96/2



# NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving  
van 500,- BEF.  
op onze bankrekening  
nummer 473-6090311-30  
van NEPTUNUS, Oostende.

## BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend  
abonnement** van 750,- BEF.  
nemen, wat  
overeenstemt met de  
werkelijke kostprijs van  
het tijdschrift of nog beter...  
een **weldoend abonnement**  
aan 1.000,- BEF.



## «NEPTUNUS»

**39e jaargang - 39e année nr. 244 - 96/2**

**Directeur - Directeur :**

G. Vanlerberghe - Stationsstraat 198 - 8020 Oostkamp

**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef :**

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur : A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever : v.z.w. Neptunus,  
Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,- BEF. - Prix par numéro 150,- BEF.

Abonnement: 500,- BEF. (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF. (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: «Goekint Graphics», 8400 Oostende  
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1995 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever :

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.



# INHOUD SOMMAIRE

nr. 2 juli 1996  
juillet

|  |     |
|--|-----|
| <b>L'Amiral Gensoul</b><br><b>Le chef dont la flotte fut ravagée</b><br>par P. Eygenraam   | 74  |
| <b>Nieuwe kustmijnenvegers voor onze Marine</b><br>door G.A.H. Toremans  | 76  |
| <b>Pour les "tintinologues": Le secret de la Licorne</b><br><b>Commentaires sur la Licorne et son combat</b><br>par CPC J. Lucarelli   | 80  |
| <b>Woorden uit de zeemanskist</b><br><b>Taalgebruik bij de Royal Navy</b><br>door Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen  | 84  |
| <b>Rum en Rumroutes (deel II)</b><br>door Oppermeester (b.d.) A. Jacobs  | 86  |
| <b>La dernière grande Course du Thé</b><br>par J.-M. de Decker   | 90  |
| <b>Total Quality Leadership bij de Marine:</b><br><b>een nieuwe horizon</b><br>door FKP J. Dewulf  | 95  |
| <b>Il y a 90 ans retentissait en mer, un tragique:</b><br><b>"All hands on deck"!</b><br>par Saint Bernard du Spuikom  | 97  |
| <b>Oost en West testen Maritieme Samenwerking</b><br><b>BNS Wielingen in BALTOPS 96</b><br>door G.A.H. Toremans  | 99  |
| <b>Panorama Maritime</b><br><b>-Le trafic ro/ro au port d'Ostende</b><br><b>-Bij gebrek aan visie en lobbywerk</b><br><b>Oostense havenrenovatiewerken kennen slakkengang</b><br>door H. Rogie | 104 |
| <b>Gezonde toekomst voor de haven van Gent</b><br><b>Overzicht van het maritieme goederenverkeer in 1995</b><br>Havenbestuur Stad Gent   | 109 |
| <b>Heliflight 35 jaar oud.... Alouette III 25 jaar jong</b><br>door IMC W. Bosteels  | 110 |
| <b>De Navy-flight van de Belgische Luchtmacht</b><br>door P. Gillard   | 112 |
| <b>Seafront te Zeebrugge</b><br>door Chr. Cappon   | 116 |
| <b>Koninklijke Belgische Marine Academie Afdeling</b><br><b>"Recht &amp; Economie"</b><br><b>De federalisering van België en de scheepvaart</b>  | 118 |
| <b>Most een must voor mijnenbestrijdingsschepen</b><br>door G.A.H. Toremans  | 119 |

|   |     |
|---|-----|
| <b>In Memoriam</b><br><b>Walter Debrock</b><br>door Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen   | 123 |
| <b>Wim Johnson</b><br>door R. Jalon   | 124 |
| <b>Herinneringen aan de Rijnflottielje</b><br><b>Ik was Zoetwatermatroos bij de Zeemacht (1954-1955)</b><br>door Matroos A. Christijn | 125 |
| <b>Nice to know</b>   | 126 |
| <b>Info Marine</b>  | 128 |

ISSN 0028-2790

**Revue maritime trimestrielle**  
**Driemaandelijks maritiem tijdschrift**

**Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift**  
G. Vanlerberghe

**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef**  
W. Bosteels

**Photos - Foto's**  
Ch. Theys - J. Camps - L. Van Ginderen  
Videocentrum St. Kruis

**Lay-out**  
K. De Deyne

**Vertaling, verbetering - Traduction, correction**  
J.-P. Duperry

**Dienst publiciteit - Service publicité**  
V. Segaert

**Administratie - Administration**  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique  
**Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806.666**

**Service vente et abonnements**  
**Verkoop- en Abonnementendienst**  
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30  
500 BEF jaarlijks 750 BEF beschermend  
annuel protecteur  
1.000 BEF weldoend  
bienfaiteur

**Raad van Beheer - Conseil d'administration**  
**Président d'honneur - Erevoorzitter:** J.-Cl. Liénart  
**Président - Voorzitter:** G. Vanlerberghe  
**Penningmeester - Trésorier:** J.-P. Falise  
**Sekretaris - Secrétaire:** N. Vansteenkiste  
**Beheerders - Administrateurs:**  
W. Bosteels, M. Decoster, K. De Deyne, R. Desaegeer, F. Devinck,  
J.-B. Dreesen, G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, P. Van  
Damme, E. Van Haverbeke, E. Wets



# L'Amiral GENSOUL

## Le chef dont la flotte fut ravagée

Il n'est pas sans intérêt de se pencher sur le destin d'officiers de marine auxquels le sort infligea des situations ambiguës et des cas de conscience troublants. Quelle décision prendre dans la confusion d'événements contradictoires d'une évidente complexité? Où se trouve le devoir? Il est des circonstances qui conduisent les grands chefs vers de multiples interrogations. Les réponses n'apparaissent pas toujours clairement.

En ce qui concerne l'Amiral Gensoul, il se trouve placé début juillet 1940 devant un choix difficile. La stricte obéissance aux ordres lui apporta une solution discutée. Cet éminent officier commandait le gros de la flotte française de l'Atlantique, au mouillage à Mers El Kébir; port d'Algérie sur le golf d'Oran. C'était au lendemain de la drôle de guerre, pendant laquelle Gensoul avait entretenu les meilleures relations avec ses collègues anglais. L'entente cordiale entre la Navy et la Marine Nationale s'était manifestée depuis le début septembre 1939 jusqu'à la fin juin 1940. Si Gensoul appréciait les qualités professionnelles des officiers de la Navy, ceux-ci le lui rendaient bien. En novembre et décembre 1939 cette estime réciproque se manifesta sur le terrain. Alors que les escarmouches sévissaient en Sarre, en mer les choses se présentaient tout autrement. Des menaces sérieuses pesaient sur les convois, notamment sur l'Atlantique où la collaboration franco-britannique fut fructueuse.

### Gensoul et les Anglais

Gensoul commanda à l'époque une escadre franco-britannique comportant principalement le puissant

croiseur de bataille "Hood" et mena la chasse aux sous-marins allemands qui se multipliaient sur la route des convois. L'Amiral Doenitz et ses U-boten voulaient affamer la Grande-Bretagne et l'acculer à la capitulation. Fin juin, l'armistice franco-allemand vint rompre une collaboration qui s'était montrée féconde. Les intérêts de la France et de la Grande-Bretagne se séparèrent. En juillet 1940 la flotte française quasi intacte commandée par l'Amiral Darlan et au mouillage à Oran comme à Toulon, subit la dure loi de la fin des hostilités suggérée par le glorieux vainqueur de Verdun en 14/18. Le Maréchal Pétain, devenu chef de l'Etat français, cautionnait cette suspension d'armes, du prestige de son nom. Aussi la majeure partie des marins se soumit aux conditions de paix. Elles réservaient à la France une zone non occupée et permettaient un sort favorable aux prisonniers.

### Un ultimatum britannique

Le 3 juillet 1940 à l'aube, l'amirauté britannique délégua auprès de l'Amiral Gensoul une de ses vieilles connaissances, le Capitaine de Vaisseau Holland qui commandait le porte-avion "Ark Royal". Pas le premier venu!

Ayant pris place à bord d'une vedette il se rapprocha de la base de Mers El Kébir tandis que la Royal Navy signalait que son message était porteur d'une importante communication.

Holland, sans être un familier de Gensoul, avait pourtant déjà eu l'occasion de le rencontrer. Il avait non seulement été attaché militaire et naval à l'ambassade britannique à Pa-

ris, mais également officier de liaison auprès de l'amirauté française, du début des hostilités jusqu'au 8 avril 1940. En juillet 1940, les cartes sont autrement distribuées. Les circonstances ont radicalement changé. Les deux flottes, jadis alliées, ne servent plus les mêmes intérêts. Une nation demeure en guerre sous les ordres d'une forte personnalité Winston Churchill; l'autre sous les ordres d'une gloire nationale, Philippe Pétain a mis bas les armes.

Gensoul malgré ses sentiments personnels, ne reçoit d'abord pas le message anglais à son bord. Il entend signaler d'abord à l'autorité hiérarchique, l'allure que prennent les événements pour la flotte au mouillage; il prend connaissance du message. C'est un ultimatum. La flotte française d'Oran se voit intimé l'ordre de choisir entre trois propositions impératives, en contradiction flagrante avec les conditions de l'armistice.

### Des conditions draconiennes

La Royale a le choix: 1. Se joindre à la marine britannique et lutter ensemble contre les puissances de l'axe; 2. Appareiller avec équipages réduits à destination d'un port Anglais. (On sait que lors de l'opération "Catapulte" des navires français et notamment le sous-marin "Surcouf" furent saisis manu militari par les Britanniques, parfois en causant mort d'hommes). Une 3<sup>me</sup> proposition semblait ouvrir un créneau à la négociation: appareiller vers les Antilles et être éventuellement confiée aux USA. Dans l'un comme dans l'autre cas il y avait rupture des conditions signées à Compiègne et donc menace pour la France d'être entièrement envahie au pied levé.



Le document remis à Gensoul lui donne six heures pour saborder ses navires, à défaut d'accord sur les termes de l'ultimatum. La flotte britannique de la Méditerranée aux ordres de l'Amiral Somerville prendra les dispositions nécessaires pour empêcher les navires français de tomber aux mains des Allemands, c'est-à-dire qu'elle ouvrira le feu sur les bâtiments amarrés et donc dans l'impossibilité de manoeuvrer. Pour que nul n'en ignore, le document signale que les canons des unités de la navy sont braqués sur Mers El Kébir. Gensoul, malgré le terrible handicap de sa flotte au mouillage et de navires partiellement désarmés, ne cède pas au terrible chantage. Il alerte les équipages et réarme tant bien que mal ses batteries. Il avertit l'amirauté par un télégramme passé dans l'histoire et tente de temporiser en retenant sous réserve de modifications la proposition des Antilles. Gensoul finit par recevoir le Capitaine de Vaisseau Holland à son bord. Mais les Anglais ne tergiversent pas. Forts de la position qui leur donne tous les avantages tactiques, ils précipitent les événements pour éviter d'être surpris par des bâtiments de Toulon venus à la rescousse de Gensoul.

Ce serait une erreur de croire que Gensoul, eu égard à la situation dans laquelle il se trouve, recherche le baroud d'honneur. Ce qu'il veut c'est gagner du temps. Il informe le Capitaine de Vaisseau Holland des assurances qu'il a données précédemment à l'Amiral Sir Dudley North, Gouverneur de Gibraltar, assurances qui confirment celles formulées par son chef l'Amiral Darlan au premier ministre britannique Winston Churchill:

"En aucun cas les navires français ne tomberont entre les mains allemandes". Gensoul souhaitait rejoindre la flotte du Comte de Laborde (qui se saborda à Toulon lorsque les allemands envahirent la zone dite non occupée, suite au débarquement anglo-américain en Afrique du Nord en novembre 1942).

### **L'heure n'est pas aux tergiversations...**

L'heure n'est ni à la confiance ni aux négociations, mais aux décisions promptes c'est à dire au devoir impératif: pour Somerville neutraliser la flotte française de Mers El Kébir, pour Gensoul obéir aux ordres venus de Nérac où se situe l'Etat Major Général de la Marine. Il répondra donc à l'ultimatum par la ruse. Holland de son côté a tout mis en oeuvre pour éviter l'affrontement. Pour lui aussi "dura lex sed lex". Comme à Fontenoy les Français ne tirent pas les premiers. Jusqu'à la dernière minute ils ne veulent pas croire à la volte-face britannique. Somerville a reçu l'ordre de ne plus perdre de temps en discussions et de se montrer incrédule quant à la promesse des Français de saborder leurs navires s'ils menacent de tomber aux mains des allemands. Sans entendre les contre-propositions, les Anglais ouvrent le feu. Les navires français amarrés sont particulièrement vulnérables. Cibles immobiles, les Anglais font coup au but à chaque fois. C'est le carnage. Le croiseur de bataille "Dunkerque", le cuirassé "Bretagne" sont directement touchés: 977 officiers et marins français sont tués.

Mais le cuirassé "Strasbourg" et ses contre-torpilleurs "Volta", "Terrible", "Lynx", "Tigre", et "Hersant" forcent le barrage et réussissent à gagner le large. Gensoul demande le cessez-le-feu mais Somerville ne voulant laisser sa besogne inachevée, lance une attaque aérienne sur la flotte ravagée de Gensoul et porte ainsi le nombre de morts à 1.297, une soute à munitions ayant sauté.

### **La stupeur dans le monde**

Cette tragédie provoqua une stupeur universelle. Winston Churchill avait manifesté sa volonté de fer de résister d'abord, de vaincre ensuite le III<sup>ème</sup> Reich hitlérien, la fin justifiant les moyens. L'Amiral Gensoul est tombé dans l'oubli. Marin discipliné confronté avec des circonstances tragiques, l'homme avait fait son devoir comme l'Amiral de Laborde allait faire le sien deux ans plus tard à Toulon. Si Mers El Kébir n'apporta guère d'eau au moulin du général de Gaulle, le sabordage de la flotte en novembre 1942 confirma la parole des amiraux Darlan et Gensoul au premier britannique.

**P. Eygenraam**





# Nieuwe kustmijnenvegers voor onze Marine

Op 28 maart 1995 keurde de Belgische regering het project voor de bouw van 4 nieuwe kustmijnenvegers (KMV's) goed. De schepen zullen gebouwd worden door SKB-Polyship van Oostende en de Belgische Scheepsbouw Cominatie-Vlaamse Scheepsbouwmaatschappij (BSC-VSM) te Rupelmonde. Eerder dit jaar had de federale regering op haar kabinetsraad van 17 maart het KMV-contract, ter waarde van 12 miljard, toegewezen aan SKB-Polyship. Maar de BSC-VSM uit Rupelmonde stapte naar de Raad van State, welke in kortgeding de bestelling schorste. Nadat Vice-premier Johan Vande Lanotte beide partijen begin augustus rond de tafel bracht werd een kompromis bereikt waarbij Polyship-SKB 9.9 miljard van het contract voor haar rekening zal nemen en BSC-VSM 2.1 miljard. De constructie van de eerste romp zal aanvangen in 1997, de bouw van de 3 overige schepen in 1999, 2000 en 2001.

## HISTORIEK

In 1985 begon de Marine met de studie voor de bouw van nieuwe kustmijnenvegers ter vervanging van de ex-US Agressieve-klasse MSO's. De Nederlandse marine besloot in deze periode ook haar 30-jaar oude Dokkum-klasse mijnenvegers te vervangen terwijl de Noorse marine de bedoeling had een nieuw MCM-programma op te starten.

Deze gezamenlijke interesse leidde tot het opstellen van een intentieverklaring in september 1986 gevolgd door de ondertekening, in februari 1987, van de initiële stafeis door de bevelhebbers van de Belgische, Nederlandse en Noorse marines. Doch in juli besloot Noorwegen uit het project te stappen daar zij de voorkeur gaven aan het Surface-Effect-Ship

(SES) concept, hun huidige Oksoy/Alta-klasse. Door de grote kustlengte heeft de Noorse marine namelijk schepen nodig met een hoge transitsnelheid. Onze Marine en de Nederlandse Marine kozen voor het conventionele "single-hull" type schip. Na de ondertekening van het Memorandum Of Understanding (MOU) op 6 april 1989 werd een budget van 447 miljoen Bfr. vrijgemaakt voor de financiering van de Project Definitie Fase. Deze fase had als hoofddoel te zorgen dat het ontwerp van de schepen in overeenstemming zou zijn met de NAVO-normen i.v.m. schokbestendigheid, magnetische/acoustische signatuur, onderwatergeluid en inzetbaar bij SNFC.

De Portugese marine stapte mee in het project in augustus 1992, moment waarop de eindstudie beëindigd was. Deze studie bepaalde ook het aantal te bouwen schepen op 18, namelijk 6 voor de Belgische, 8 voor de Nederlandse en 4 voor de Portugese marine. Doch door het einde van de Koude Oorlog en de daarmee gepaard gaande besnoeiingen in hun defensiebudgetten trokken zowel de Nederlandse als de Portugese marine zich terug. Nederland gaf prioriteit aan haar Onderzeeboot- en Marineluchtvaartdienst ten nadele van de Mijndienst.

Onze Marine besloot echter de nodige stappen te zetten om het KMV project zelf verder te ontwikkelen met de beschikbare middelen.

## TAKEN & OPDRACHTEN van de KMV's

Hoofdoopdrachten van de kustmijnenvegers zullen erin bestaan zowel verankerde, moderne invloedsmijnen als grondmijnen onschadelijk te maken. De schepen zullen hiervoor uitgerust worden met magneti-

sche, acoustische en elektronische veegtuigen. Andere taken die kunnen uitgevoerd worden zijn o.m.:

- route survey (zie kader) hiervoor kunnen de KMV's uitgerust worden met hoge-definitie sonars; de ombouw van mijnenveger naar route surveyor zal kunnen gebeuren in minder dan 6 uur
- meetplatform voor de registratie van magnetische/acoustische scheepsignaturen
- oefenmijnenlegger
- munitietransportschip (door het plaatsen van containers voor het vervoer van munitie)
- duikersvaartuig (door installatie van een decompressiekamer aan boord)
- anti-pollutie commandoschip
- visserijwachtschip (door het aan boord nemen van een RIB)

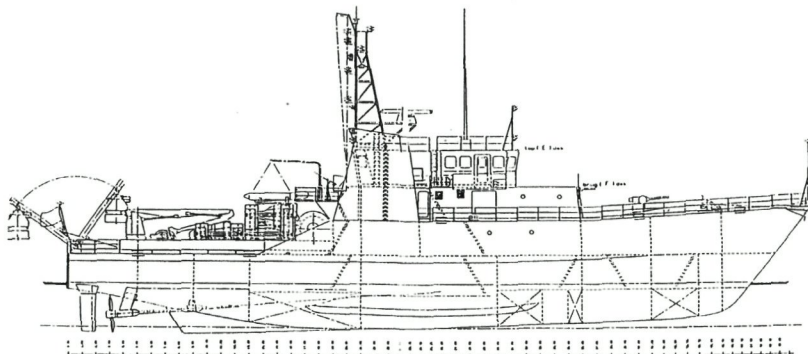
## ONTWERP

De structurele plannen werden zo opgesteld dat de KMV's een lage acoustische & magnetisch signatuur, een hoge schokbestendigheid en een kleine waterverplaatsing zullen hebben. Daarom werd de romp gebaseerd op het gedegen Tripartite GRP-massief concept (glass-fibre reinforced polyester). Scheepsingenieurs kozen voor een hybride structuur met transversale verstevigers in de wanden en longitudinale verstevigers in de kiel en de dekken. Deze bouwwijze resulteert in een gewichtsbesparing van  $\pm$  20% en minder arbeidsintensieve verbindingen.

In november 1990 werd, in eerste instantie, het ontwerp toevertrouwd aan de tijdelijk opgerichte handelsvereniging (THV) tussen het Bel-



## PLATFORMONTWERP KMV



Brussel, 17 December 1992

gische Beliard-Polyship en het Nederlandse Van der Giessen/de Noord.

De basiskennmerken voortvloeiend uit de feasibility studie waren:

Afmetingen: 47 x 9.6 x 3,6 m

Waterverplaatsing: 600 ton/full load

Snelheid: 15 kn max.

Bemanning: 25

Actieradius: 3000 nm aan 15 kn

Machines: 2 diesels van 800kW elk

Geleidelijk werd het nodig aanpassingen aan het originele ontwerp aan te brengen. Door de interesse in het STERNE-M magnetisch veeg-systeem bleek het nodig het achter dek te verbreden. De hoofd-karakteristieken werden de volgende:

Afmetingen: 52 x 9.6 x 3,4 m

Waterverplaatsing: 644 ton/full load

Snelheid: 16 kn max.

Bemanning: 26 + 6 reserve

Actieradius: 3000 nm aan 12 kn

Machines: 2 diesels van elk 800kW, diesel direct aandrijving

Electrisch vermogen: 3 x 300 kW

Veegsnelheid: mechanisch aan 10 kn,

invloedsvegen aan 5 tot 10 kn

Bewapening: 1 20 mm kanon, 2 machinegeweren en chaff-launchers

Dekkraan: met een Safety Working Load (SWL) van 3 ton

### SENSOREN, WAPENS & COMMANDO Systemen (SEWACO)

Op dit ogenblik is het KMV-project voor 80% volledig (structuur, voortstuwing en electrisch gedeelte). De overige 20% (het SEWACO-gedeelte) is nog in een studiefase maar het zal klaar zijn tegen het einde van de Engineering Faze in 1996. Een stafeis met de technisch beschrijving van het nodige materiaal werd reeds opgesteld.

Een van de vereisten is dat het SEWACO moet gecentraliseerd worden in 1 unit, gecomplementeerd door 2 tactische consoles. Een data-slot met optische kabels zal door het ganse schip lopen waarbij sensoren het schip "bewaken". Op de brug bevindt zich ook het gecombineerd Combat Information Center (CIC) en Technisch Control Station (TCS). De engineering faze zal ook moeten

aantonen of de mogelijkheid bestaat de machinekamer te controleren via dezelfde tactische display consoles.

Het SEWACO zal de nodige tactische en visuele informatie doorgeven om de bemanning bij te staan in hun de planning en uitvoering van de MCM missie's. Een bijkomende technisch vereiste voor het systeem is dat herstellingstijden tot een minimum beperkt moeten worden. Alle uitrustingsstukken zullen voldoen aan de STANAG normen. Ook COTS-materiaal (commercial-off-the-shelf) zoals Satcom en VHF zal aan boord geïnstalleerd worden.

Sensoren omvatten:

- radar met automatische radar plotting (ARPA) voor navigatie, de kompilatie van het oppervlak-tebeeld en backup voor het veeg-positiesysteem
- inertie navigatiesysteem
- gyrokompas
- GPS en D-GPS global positie-systeem
- radionavigatie systeem gelinkt met het INS
- electromagnetische en Doppler log
- dieptemeeter
- weerstation
- elektronisch kaartensysteem
- autopilot
- mounted minesighter
- een optisch vuurcontrole systeem welke de doelen detecteerd, automatisch initieert en volgt in een 360° radius met dag/nacht vision
- moored mine detectie sonar
- laser positiesysteem
- side scan sonars voor route survey
- elektronische ondersteunings-systemen
- IFF
- NBCD beveiliging

Mijnenbestrijdingswapens:

- een mechanisch veegtuig gebaseerd



op het Mk-9 systeem

- een invloedsveegtuig welke de elektrische, magnetische en acoustische signaturen van doel-schepensignaturen kan simuleren. De bediener heeft toegang tot een bibliotheek van schepssignaturen in de controle eenheid. Er wordt gestart vanuit een configuratie van veegtuigen waarna aanpassingen mogelijk zijn om optimale instellingen van het veegtuig te simuleren.

Een prototype en evaluatie van het invloedsveegtuig zal klaar zijn tegen 1997. De traditionele target setting mode (TSM) is nog steeds mogelijk door middel van een gamma van reproducties van signaturen.

Tijdens de veegfase zal een hoge mate van automatisering bereikt worden d.m.v het Ship's Integrated Navigation Presentation Audio Track Systeem (SINPATS). Het is tevens mogelijk dat de KMV's ook uitgerust zullen worden met een Mine Avoidance Sonar (MAS) voor het vegen en jagen van mijnen in ondiep water

Het Franse Thomson-Sintra Activités Sous-Marines heeft het kontrakt gekregen voor de levering en installatie van het STERNE-M invloedsveeg-systeem.

Het modulaire systeem opereert in de Target Simulation Mode (TSM) en kan ook gebruikt worden voor mijnenveeg operaties met een Mine Avoidance Sonar (MAS).

Het STERNE-M systeem bestaat uit 6 solenoides welke de magnetische en acoustische signatuur van een gekozen doelschip (hetzij oorlogschepen, hetzij koopvaardischepen) simuleren. Ze worden in lijn gesleept op een afstand van 10 tot 20 m tot elkaar, afhankelijk van het type schip dat men wil simuleren en de snelheid waarmee het vegen uitgevoerd wordt. Het gesleepte geheel heeft een maximale sleepsnelheid van 10 kn en is bestand tegen een ontplofing van 1000 TNT op 30 m afstand.

De mijnenveeg/-jaagoperaties worden gevolgd d.m.v een TSM2061-console, welke volgende

functies kan verrichten:

- planning en taakmanagement
- lokatie van positie van het schip door gebruikmaking van de binnenkomende data via de navigatie sensoren
- fixeren van de positie van "mine-like" voorwerpen op de zeebodem
- kaart en voorwerp database management

De multi-purpose TSM2061 console

bestaat uit:

- een 68020 militaire multiprocessor configuratie en aanverwante interfases
- 2 19" TV-schermen met hoge resolutie
- automatische display systemen met raster gescande beeldweergave
- hard disk met zeer hoge stockage capaciteit
- een TID & XN pad-toetsenbord
- een grafische printer
- een X/Y plotter

Communicatie apparatuur omvat:

- Satcom
- UHF, VHF, HF
- brede en smalle band secure voice
- SOLAS
- interne communicatiesystemen
- automatische berichtenbehandeling

## BEMANNING

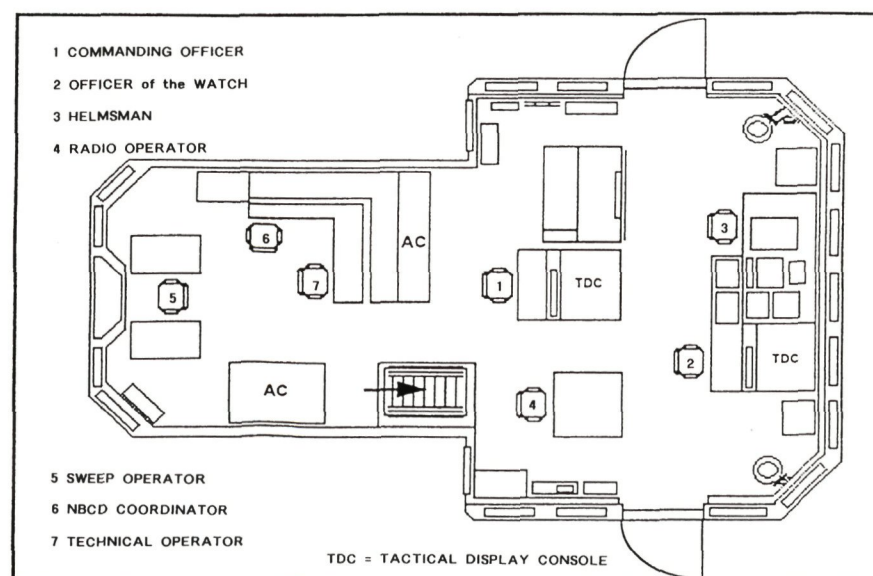
Dank zij de hoge mate van automatisatie zullen de KMV's slechts een relatief kleine bemanning (± 26 man) nodig hebben. Alle bemanningsverblijven worden gelokaliseerd boven de waterlijn. Door de centralisatie van het CIC en TCS zullen maximaal 7 personen de brug bemannen. Tijdens normale veegoperaties kan dit aantal zelfs teruggebracht worden tot 4. Enkel bij mechanisch vegen in NBCD-zones of in noodsituaties (bvb. brand, averij, flooding) zal het bemand worden door 7 man.

## ONDERHOUD

Om de KMV's zo operationeel mogelijk te houden, met maximale periodes op zee, worden veel backup-systemen voorzien. Het onderhoudskoncept is dan ook zodanig opgesteld dat er een heel gamma reservestukken aan boord zal zijn.

In crisis of oorlogstijd zullen de sche-

PROJECTED BRIDGE-LAYOUT





pen een "op zee/in haven" ratio hebben van 75%/25%. Tijdens de haventijd blijven de schepen, in korte tijdspanne, nog steeds 10% inzetbaar. Slechts 15% zijn de schepen niet beschikbaar.

Onderhoudcycli zullen uit 3 niveaus bestaan:

**\* Basis niveau (Self Maintenance)**

- uitgevoerd door de bemanning zelf, indien nodig bijgestaan door het walpersoneel

**\* Intermediair niveau (Assisted Self Maintenance)**

- uitgevoerd door het walpersoneel, hetzij in de thuishaven, hetzij langszij een logistiek steunschip

**\* Depot niveau (Prolonged Maintenance)**

- uitgevoerd door het walpersoneel of een scheepswerf

## BESLUIT

**M**et dit KMV-Project toont de Marine eens te meer dat zij de nood aan nieuwe schepen toch weet te combineren met haar bescheiden

deel van het defentiebudget dat zij krijgt.

De bouw van deze schepen heeft ook een gunstige invloed op de Belgische economie 68% van de totale kost zal nationaal besteed worden. Voor de Belgische scheepsbouw betekent het KMV-project ongeveer 2.300.000 manuren werk. De overige 32%, het niet-Belgisch gedeelte, omvat de toelevering van componenten en systemen die niet beschikbaar zijn op de Belgische markt.

De schepen zullen een totale levenscyclus van 30 jaar hebben, met inbegrip van één Capability Upkeep Programma. De Portugese marine blijft nog steeds het KMV-project op de voet volgen en het is niet uitgesloten dat ook andere marines interesse tonen in het project.

De KMV's zullen een van de beste types mijnenbestrijdingsschepen zijn die er bij de eeuwwisseling bestaan en welke in staat zullen zijn de meest bestaande zeemijnen onschadelijk te maken. Het zou misschien geen slecht idee zijn het eerste schip van de nieuwe klasse een deployment te laten maken naar het buitenland om het produkt buiten onze landsgrenzen

kenbaar te maken. Het voordeel van zo een reis is natuurlijk de promotie van dit Belgisch produkt en een bewijs van de "know how" van de Belgische scheepvaartindustrie.

Resultaten van dergelijke reis kunnen natuurlijk niet gemeten worden op korte termijn maar het is een interessante en waardevolle opportuniteit potentiële klanten te ontmoeten die kunnen interesse hebben in dit nieuw type mijnenveger.

Met dank aan: FKP. E.ALLEMAN  
- Directeur Plannen & Programma's

FKP. EMERY- KMV Project Leider

Guy A.H. Toremans

### Route Survey

Zones onderhevig aan mijnendreiging, zoals scheepvaartroutes en aanlooproutes van havens, worden constant gecontroleerd. De aldus verzamelde informatie wordt opgeslagen in een databank. De techniek van de "route survey" bestaat erin om d.m.v een gesleepte sonar een beeld te maken van zowel het bodemreliëf en objecten die zich op de zeebodem bevinden. Alle ontdekte "doelen" (mijnen-of andere voorwerpen) worden genoteerd en in kaart gebracht. Na elke nieuwe survey in de zone worden de bestaande gegevens in de databank vergeleken en de kaarten indien nodig bijgewerkt Zo blijft de databank zeer actueel.

In tijden van crisis kan men dan na nieuwe surveys zien of er iets veranderde aan de zeebodem. Dit laat toe de aanwezigheid van vermeende mijnen te bevestigen en te bepalen welke veeg- en/of jaagmethodes het best kunnen toegepast worden.





# Pour les "tintinologues": Le secret de la Licorne

## COMMENTAIRES SUR LA LICORNE ET SON COMBAT

Lors d'une conversation de carré à l'École Royale Militaire, un professeur, docte personne comme il sied dans cette sérieuse institution, m'a avoué souffrir de "tintinopathie", et m'a posé quelques questions sur la Licorne et son combat. J'ai trouvé suffisamment de documentation pour écrire un petit essai sur le sujet.

Je me suis basé sur des documents d'époque (des reproductions, bien sûr): "Marine", extraits de l'encyclopédie de Diderot et les "Souvenirs composés" de l'Amiral Paris, deux documents "au-dessus de tous soupçons". Les autres informations viennent de livres plus ou moins romancés, soit d'époque, "Histoire de la piraterie anglaise" de Defoe et "Souvenirs" du Chevalier de Dugay-Trouin, soit contemporains, dont la liste est trop longue à énumérer.

Le plus simple est de replacer le combat dans son contexte historique, d'étudier les personnages et les navires en cause, puis de retracer le combat phase par phase. Je terminerai avec quelques commentaires sur les dessins de Hergé. Je me base sur l'édition "Le secret de la Licorne" de 1983.

### Le contexte historique

Hergé place le combat en 1698, au large des Caraïbes, c.a.d. au début de la période que les historiens appellent "l'âge d'or de la piraterie", et dans une zone proche de leurs ports d'attache.

L'île de Saint-domingue était à l'époque partiellement occupée par la

France. Un vaisseau français parti de Saint-Domingue pouvait en deux jours approcher le détroit de Floride, lieu de chasse préféré des pirates et passage quasi-obligé des navires rejoignant l'Europe.

La paix de 1689 signée entre l'Espagne et l'Angleterre met fin à l'activité des flibustiers, et ceux-ci se sont reconvertis à la piraterie, au profit principalement des colonies de la Nouvelle-Angleterre. Il s'agissait pour celles-ci de contourner l'Acte de navigation anglais (1651), c.a.d. le quasi-monopole en matière de transport et de commerce réservé aux Anglais, moyennant taxes et bénéfices profitant aux seuls anglais. En soutenant les pirates, parfois discrètement, parfois officiellement, les colons de la Nouvelle-Angleterre vendaient aux pirates leurs produits (en contrebande) et leurs achetaient des produits (tels cotonnades, épices et outils européens) qu'ils ne pouvaient se procurer autrement à des prix abordables.

### Les personnages et les navires

Le Capitaine John Rackam, dit Callico Jack ou encore Rackam le rouge a réellement existé. Pirate anglais de deuxième zone, il est surtout connu pour avoir acheté sa compagne, Mary Bonny, et pour l'avoir embarquée, déguisée en homme. Il aimait porter des vêtements de callico (tissu brillant) rouge, d'où ses surnoms. Dommage pour Hergé, mais Rackam survécut au combat avec le Chevalier de Hadoque, puisqu'il fut pris ivre-mort par un



John Rackam

sloop de la Royal Navy et pendu à la Jamaïque en 1720. Mary Bonny, enceinte, échappa à la potence.

L'histoire n'a rien retenu du Chevalier de Hadoque.

Monsieur Lemineur explique dans



Mary Bonny



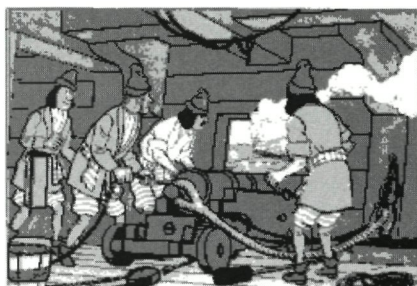
une note explicative d'une édition de luxe de la collection Tintin que la Licorne est inspirée d'un navire réel, le Brillant. Construit en 1690, j'ai retrouvé sa trace dans la liste des escadres de Tourville, en 1700 et 1703. Il portait respectivement 50 et 56 canons, ce qui le classe comme un navire de troisième rang, troisième ordre. Les dessins de Hergé montrent d'ailleurs un joli vaisseau du plus pur style Louis XIV. Le Capitaine Haddock se tait sur la cargaison de la Licorne (sauf en ce qui concerne le rhum), mais on peut penser raisonnablement qu'il transportait quelques marchandises (pas beaucoup) et des passagers.

Hergé s'est malheureusement inspiré d'un document incorrect en ce qui concerne la voilure de la Licorne. Les bandes de ris, destinées à réduire la surface des voiles, sont mal réparties; les perroquets en portaient au maximum une, voire pas du tout, les huniers deux ou trois, et les basses voiles une seule. La voile d'artimon, ou voile d'ourse (ou d'orse) en comportait une.

Fait plus curieux, le navire navigue

sous perroquet de beaupré, correct pour le grand large, mais sa vergue de civadière est sèche, ce qui est impensable pour ne pas déséquilibrer le plan de voilure.

Je ne m'explique pas le choix d'un ketch en ce qui concerne le navire des pirates. On retrouve un navire identique dans "l'histoire de la marine" (tome I) de Hergé, écrit 20 ans plus tard. Ces navires, dont on supprimait le mat de misaine pour le



Battery de Licorne

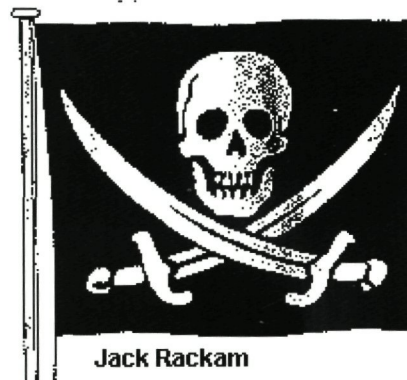
remplacer par une pièce d'artillerie lourde (mortier) étaient réservés à un usage militaire et, que je sache, dans les eaux européennes. Le ketch tel qu'il est dessiné devait être un

mauvais marcheur, avec le centre vélique très en arrière. J'aurais choisi un sloop ou une goélette, navires existant à l'époque, et préférés des pirates et corsaires.

## Le combat

Voyons d'abord les avantages et désavantages des unités en présence.

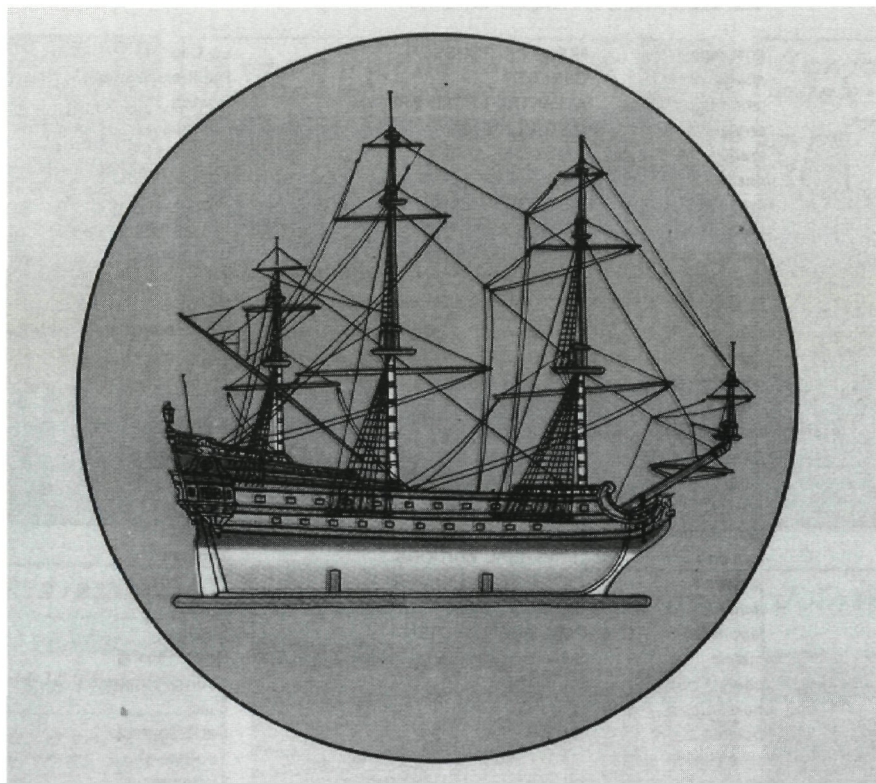
La Licorne tout d'abord; avec ses cinquante canons, dont au moins vingt de calibre de 24 en batterie basse (le calibre s'exprimait en livres, soit le poids du projectile), le navire disposait d'un incroyable supériorité de feu.



Idem en ce qui concerne le nombre de membres d'équipage de la Licorne. Celui-ci devait osciller entre 300 et 400, alors que sur la scène de l'abordage, on ne compte que 50 pirates. On pourrait supposer que la Licorne naviguait à équipage réduit, malgré l'usage fort répandu de la presse (recrutement de l'équipage manu militari). Les pirates le savaient-ils? Ils ont du au moins se battre à un contre cinq! Toujours est-il que l'attaque d'un navire de guerre par un pirate est, dans l'histoire navale, un fait exceptionnel.

Lors de l'approche, le Chevalier de Hadoque a l'avantage du vent, donc de l'initiative. Il perdra cet avantage, comme nous le verrons, par un virement lof pour lof (c.a.d. vent arrière).

Le navire pirate a perdu dès la rencontre un avantage particulièrement

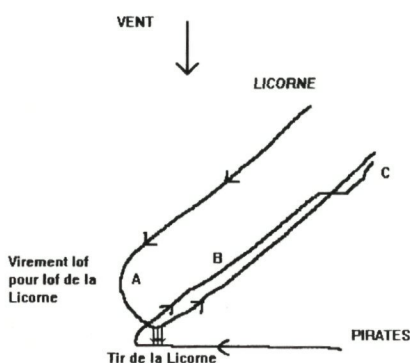


Licorne



prisé, la surprise. Car, hérésie! , il hisse le pavillon pirate (du pirate Edward England, et non de Jack Rackam; celui-ci arborait deux sabres croisés et non deux fémurs en-dessous de la tête de mort) alors que les navires se reconnaissent. Les pirates peuvent encore compter sur les qualités manoeuvrières de leur navire, supérieures à celles d'un vaisseau de ligne. Il ne faut cependant pas négliger, comme c'est souvent le cas, les qualités nautiques d'un vaisseau du début du XVIII<sup>ème</sup> siècle. Leur remontée au vent atteignait malgré tout les 20 degrés, pour à peu près 30 degrés pour le ketch pirate. Par contre, le beau temps lui permettait de porter toute sa toile.

Je vois différentes phases dans le combat: l'approche et le virement de bord de la Licorne (A), la poursuite (B) et l'abordage (C).



La Licorne navigue grand large tribord amure (le vent vient de sa hanche tribord). Elle aperçoit le pirate sous le vent, navigant vent de travers, également tribord amure. Si les navires ne manoeuvrent pas, ils vont se croiser. Le Chevalier vire lof pour lof, va à la rencontre du pirate, et tire "à plein bois" (dans la coque, et non dans le gréement) sur le pirate avec sa batterie tribord.

Il aurait fort bien pu revirer lof pour lof afin d'engager le pirate avec ses canons babord, qui n'ont pas encore tiré. Il perd ainsi son avantage principal, à savoir sa puissance de feu.

Le pirate a également viré de bord, vent devant. A partir du moment où la Licorne prend la fuite au près serré, on peut estimer que le combat se

réglera à l'abordage. Le pirate va la rattraper, tout en restant dans l'angle mort de ses canons. Selon les vitesses des deux navires, la poursuite a dû durer un certain temps, laissant au Français le temps de recharger et d'engager le feu par ses pièces de fuite (situées sur le tableau arrière). Haddock n'en parle pas. Autre erreur, la Licorne a gardé le perroquet de beaupré établi pour le près. Le mat qui soutient cette voile se serait rapidement brisé, vu que par sa position avancée, il n'était pas étayé latéralement.

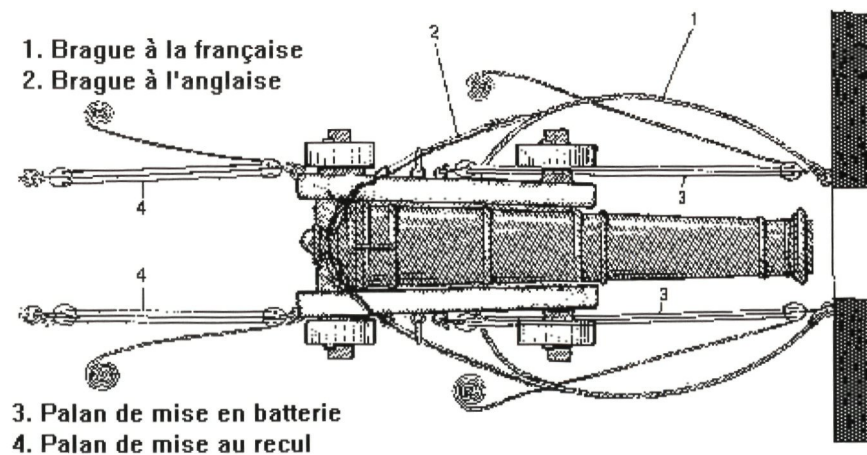
L'abordage est une superbe manoeuvre de Rackam. Profitant de son surcroît de vitesse, il vient mourir sur la hanche arrière tribord de la Licorne. Il aborde sous le vent, protégé ainsi des vagues par sa victime. Le risque était grand, car il aurait pu rater la manoeuvre, et se retrouver déventé à proximité d'un navire de guerre ayant rechargé son artillerie. Les pirates se sont amarrés le long de la Licorne, et montent à l'abordage. Malgré un net désavantage en hommes, ils vont s'imposer. Ce qui m'étonne dans le dessin, c'est que le vent fut particulièrement favorable au pirate, vu qu'il se présente vent arrière, alors que la Licorne est au près (???).

Après le combat, les pirates passent l'équipage au fil de l'épée; seul le chevalier de Hadoque est épargné. Curieuse réaction des pirates, qui normalement rançonnaient les officiers, et engageaient de nouveaux pirates, parfois par la force.

Les pirates retournent dans une crique, mouillent et carguent les voiles vergue haute. Erreur classique de beaucoup de dessinateurs et de modélistes. Normalement, on choque (donne du mou) la drisse de la voile et ses écoute, la vergue descend le long du mât jusqu'au chouquet (liaison entre deux sections de mât), on hâle les cargue-pointes et cargues-fonds et les gabiers ferlent la voile au moyen des rabans de ferlage.

Le Chevalier de Hadoque se libère, et décide de saborder son navire. Il se rend pour ce faire dans la Saint-Barbe. Erreur! Il n'y aurait trouvé que des armes et le matériel d'entretien des canons. Il aurait dû se rendre dans la soute aux poudres, située au plus bas du navire. Les soit-disant tonneaux de poudre sont bien trop grands, et mal arrimés. Comme la poudre noire avait la fichue habitude de s'auto-enflammer, on réduisait au maximum les risques de frottements internes (dus aux mouvements du navire) en la stockant dans des **petits** tonneaux. D'ailleurs, comment l'équipage aurait-il pu, sans palans, amener à cette place les gros tonneaux visibles sur le dessin ?

L'équipage de la Licorne porte un uniforme, fait exceptionnel pour l'époque. L'uniforme des matelots n'est apparu qu'au XIX<sup>ème</sup> siècle. Cela veut sans doute dire que le commandant les a vêtus sur sa propre bourse. De plus, un vaisseau du Roy arborait un pavillon blanc, et non bleu fleur-de-lysé. Autre détail amusant, page 14, la Licorne (sur le





portrait du chevalier de Hadoque) arbore en poupe le pavillon de beaupré de la Royal Navy. Clin d'oeil en cette période d'occupation allemande ou erreur du dessinateur?

La scène de la batterie me déçoit plus. On y voit un canon en fer de la fin du XVIIIe siècle, et non en bronze (la forme de la tulipe le trahit), gréé à l'anglaise et non à la française; la brague (cordage qui encaisse le recul au tir) passe par la tulipe et non par les flasques de l'affût. Le sabord est trop large, car les règlements de Colbert ne prévoyaient que 98 cm de large pour un troisième rang. Par contre, les accessoires du canon sont corrects. On y voit palan de mise au recul, palan de mise en batterie, écouvillon, boutefeux et même une gar-

gousse portée par un matelot. A propos de matelots, il en manque quelques-uns, puisque les règlements en prévoyaient 10 par pièce en batterie basse.

Dernier détail, la Licorne (scène de l'abordage) montre une erreur classique des dessinateurs et modélistes. Les sabords sont alignés sur la toniture du navire (ligne courbe), alors que de tous temps ils s'alignaient sur la ligne de flottaison. Les canons de la Licorne tiraient donc un peu à gauche ou à droite selon le roulis du navire!

J'ai l'impression d'avoir sabré dans les dessins de Hergé au sabre d'abordage, et d'avoir déçu les amateurs de Hergé, connu pour la préci-

sion de ses dessins. Il n'en demeure pas moins que nombre de détails sont parfaitement exacts, comme les bras de vergues frappés sur les étais, les hunes rondes et les chouquets à la française (arrondis et non plats). Les coloris sont bien repris, comme le rouge des appareils de pont et de la muraille. Je mentionnerai aussi le dessin remarquable de la décoration Louis XIV, ce qui montre que Hergé a solidement étudié sa matière avant de dessiner son album.

CPC J. Lucarelli

Uit sympathie

**VERYSER**



Open van 8.30u - 12.30u en 13.30u - 18u  
Gesloten op zondag en maandagvoormiddag

**Torhoutsesteenweg 307/309  
8400 OOSTENDE**

Tel: 059/80.22.77 Fax: 059/80.31.08

**Paribas Oostende**

Leopold III laan, 13  
8400 OOSTENDE

Tel: 059/50.08.33 Fax: 059/80.87.27

**Kantoordirecteur: Dirk Haerinck**

**Private Banking: Etienne De Corte**



# WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

## TAALGEBRUIK BIJ DE ROYAL NAVY

Vijftig jaar geleden namen we afscheid van de Royal Navy om een eigen Zeemacht te starten. Vier jaar lang hadden we van hun gastvrijheid genoten en er oorlogservaring opgedaan. Deze ervaring bestond uit nautische en oorlogstechnische kennis maar hield ook verband met hun specifiek taalgebruik. In het kader van de viering lijkt het ons passend een kleine rubriek te wijden aan dit taalgebruik.

**D**e Royal Navy heeft een eigen taalgebruik. Gevatte woorden en uitdrukkingen zijn een van de vele specialiteiten van "Jack Tar" (Janmaat in de Royal Navy). Geen enkele auteur kan hem hierin evenaren of verbeteren. Het woordgebruik van Jack Tar is uiteraard maritiem, levendig, geestig en soms ondeugend. Voor de Engelse taal zou het een verrijking zijn indien een deel van deze woorden en uitdrukkingen hun weg vonden in het algemeen taalgebruik.

Toen ik, voor het eerst, de aangewezen messdeck (logiest) van een Royal Navy schip betrad en naar de conversatie van mijn nieuwe logiestmaten trachtte te luisteren meende ik in de verkeerde marine terecht te zijn gekomen. Hun taal leek me onbegrijpelijk daar waar mijn kennis van het engels bij andere conversaties voldoende was gebleken. Mijn onkunde was te verklaren bij het beluisteren van zinnen als:

- clean up the HEADS...  
Heads = WC's.
- getting some SLOPS...  
Slops = Kledij uitgereikt of verkocht in de magazijnen van de Royal Navy.
- going up the SMOKE...  
Smoke = Londen, naar Londen gaan.
- everything is PUSSE...  
Pusser = bijnaam voor de betaalde meester. Hier gebruikt in de zin van "strikt volgens de Navy reglementering"
- empty the GASH...  
Gash = resten van een maaltijd.
- see the SKY-PILOT...  
Skypilot = de aalmoezenier.
- pass the FANNY...  
Fanny = eetketel van ongeveer 4 kappers

Als "Jack Tar" een tijdlang aan de wal zat bleef hij zijn scheepstaal gebruiken. Bij het verlaten van de kazerne sprak hij van "GOING ASHORE" (aan wal gaan). Als hij s'avonds aanstalten maakte om terug te keren sprak hij van "GOING ON BOARD" (aan boord gaan). Het was het taalgebruik van de "LIBERTYMEN" (personeel dat toelating had om te gaan passagieren) aan boord en waarom zou hij anders gaan spreken voor de korte tijd dat hij aan de wal zat.

Aan wal had Jack Tar meer kans in de "RATTLE" te geraken. Hiermee bedoelde hij iets doen dat niet strookte met de voorschriften, het begaan van een overtreding. Hiervoor moest hij dan op het verslag komen. Voor hem was dat een aanleiding om te zeggen dat hij "CHOCKER" was in de betekenis van "FED UP" zijn (er genoeg van van hebben). Chocker komt van "CHOCK-A-BLOCK" (het toebloks zijn van een takelgestel, dus niet meer verder kunnen). In die toestand kon hem zelfs een "PIERHEAD JUMP"





niet meer schelen. Dit laatste in de betekenis van een plotse en onverwachte mutatie.

Praktisch elk bemanningslid van een schip in de Royal Navy kreeg zijn bijnaam.

Het meest verwarrende hierbij was dat dragers van veel voorkomende familienamen aan boord eenzelfde voornaam kregen. Zo werden al de Wright's aan boord aangesproken met "SHINER". De Miller's waren gekend als "DUSTY", de Martin's "PINCHER", de Wallace's "NELLIE", de Turner's "TOPSY", de Combe's "PUSSER", de Walkers "HOOKEY", de Smith's "SMOUGE", de Walsh's "PADDY", al de Clark's "NOBBY", de Williams "BUNGY", de Hilton's "JACK".

De Thomassen aan boord werden "TOMMA" en de "DAYCLAN" (de dagmannen) werden aangesproken met "HAPPY". Lange mensen aan boord noemden "LOFTY" en de kleinen "SHORTY", "STUMPS" of "SAWN OFF".

Buiten deze algemene bijnamen waren er nog een reeks die aan bepaalde specifieke functies werden gegeven.

De hulp van de bevoorradingsdienst, de "Supply assistant" werd "JACK DUSTY" genoemd. Hij kreeg zijn naam in de tijd dat hij de scheepsbeschuit, die aan boord kwam in vaten en dozen, moest opslaan in de daartoe voorziene voorraadruimten van het schip.

Bij deze operatie kwam hij onveranderlijk onder een laag wit beschuitstof te zitten. Dit leidde tot de combinatie, JACK de naam voor een matroos en DUSTY (stofferig), een stofferige matroos.

In de Navy werden alle tweede klas stokers en nieuw binnengekomen rekruten "SPROGGS" genoemd. Waarschijnlijk naar het woord SPROCKET in de betekenis van een klein onderdeel in een grote machine.

The Master at Arms (wapenmeester), was de "JAUNTY". Daar hij verantwoordelijk was voor tucht en inwendige dienst aan boord werd zijn naam

waarschijnlijk afgeleid van het Franse "gendarme".

Een jonge matroos werd als "WINGER" aangesproken. In de Royal Navy was het gebruikelijk dat een oudere matroos zo'n jonge kracht onder zijn vleugels -WINGS- nam.

Chief Petty Officers werden met "CHIEF" aangesproken. Als men ze nauwkeuriger wilde omschrijven sprak men van "CHIEF COOK" (kok), "CHIEF SCRIBE" (schrijver, administratie), "CHIEF E.A" (scheepselectricien), "SUPPLY CHIEF" (bevoorrading), "CHIEF BUFFER" (bootman), "CHIEF G.I." (artillerie), "CHIEF T.I." of "TINFISHMAN" (torpedist).

De commandant van een schip was de "SKIPPER" of "OWNER". Was er een tweede in bevel aan boord met de graad van commander dan noemde men hem "BLOKE". De eerste officier was onveranderlijk gekend als "JIMMY" of "JIMMY THE ONE" en als "NUMBER ONE" in de wardroom. De navigatieofficier heette "NAVY" of "PILOT". De betaalmeester was gekend als "PUSSER" of "PAYBOB". De artillerie- en torpedo-officier waren, respectievelijk "GUNS" en "TORPS". De sportofficier was de "BUNGEYMAN" of "SPRINGER". Voor de scheepsdokter kon men kiezen tussen drie namen "DOC", "QUACK" of "SAWBO-NES". De Midshipman (leerling-officier) die ten dienste stond van de commander heette "COMMANDERS DOGGIE" (het hondje van de commander).

Zoals we reeds zegden was de Navynaam voor de Master at arms "JAUNTY". Zijn assistenten, de scheepspolitie, noemde men de "CRUSHERS", vanwege de hoge zware schoenen die zij droegen.

Iemand die een celstraf had uitgezeten en daarmee de reputatie van zware jongen had werd "JACK STROP" of "JACK MY HEARTY" genoemd.

Een bemanningslid die alles en iedereen bekritiseerde kreeg de bijnaam "APPY DAY", "FAMOUS CRIMES" of "ACID-DROP".

GOING ON DRAFT (muteren) was een ritueel dat in de Navy zelden van vorm veranderde.

JACK vulde zijn "KITBAG" (zeemanszak) en pakte zijn "HAM-MOCK" (hangmat) en rapporteerde bij de "DRAFTING JAUNTY" (wapenmeester belast met de mutatie). Deze vroeg hem hoeveel "TICKLERS" hij in zijn bezit had. Tickler was de naam van het rantsoen taks-vrije tabak dat elk lid van de Navy maandelijks kon kopen. Door de taks-vrijheid was die tabak een stuk beterkoop dan in het burgerleven. Het was een van de meest gewaardeerde privileges in de Royal Navy. Ze werd dan ook angstvallig bewaakt. Voorzien van zijn "DRAFTSHIT" ging JACK de baan op. Hij hoopte dat hem bij aankomst op zijn nieuw schip een "FRIDAY WHILE" of minstens een "SATURDAY WHILE" zou toegekend worden. FRIDAY WHILE was "een grote beurt", een weekeinde van de vrijdag tot de maandag. Een SATURDAY WHILE was een "kleine beurt" van de zaterdag tot de maandag. Als zijn hoop in vervulling ging zag men hem de vrijdag daarop "UP TO SMOKE" (naar Londen) reizen. Als hij naar huis ging of gewoon aan boord bleef ging hij "UP THE LINE". Dat was dan het gevolg van het feit dat hij op de laatste betaaldag een "NORTH EASTER" kreeg. Met NORTH EASTER bedoelde hij voor de ene of andere reden geen PAY te hebben gekregen. De betaalmeester had hem daarbij verteld dat hij "NOT ENTITLED" was, dat hij om reden van een straf of schuld geen recht op betaling had.

Tot hier onze korte wandeling doorheen het Royal Navy-engels van voor 50 jaar geleden. Het is maar een kleine keuze uit de vele duizenden woorden die het "Navyslang" rijk is. In de voorbije jaren zijn er waarschijnlijk nog een massa woorden bijgekomen want Jack Tar blijft op dat punt zeer inventief. Of er veel verloren is gegaan valt te betwijfelen, daarvoor is hij te conservatief.

**Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen**



# RUM en RUMROUTES (deel II)

"Rum running" of het smokkelen van rum stond in feite voor het smokkelen van elke sterke drank tijdens de blokkade van de Engels-Amerikaanse oorlog van 1812, of meer uitgesproken in de droogleggingsperiode die vanaf 16 januari 1920 het vervaardigen en de verkoop van alcoholische dranken verbood. In deze periode werden via de rumsmokkel enorme bedragen verdiend.

De US Coast Guard kon de snellere boten van de smokkelaars niet bijbenen en moest gefrustreerd toezien hoe de smokkelaars keer op keer ontkwamen. Alleen Cuba en Jamaica die te dicht bij de Amerikaanse kust lagen, konden niet mee profiteren van de smokkelpraktijken en moesten wachten tot de wet in 1933 werd opgeheven. Het USA-verbod gaf aan de in Cuba gedistilleerde Bacardi-rum een welkome opkikker. Havana werd de onofficiële "USA-bar". Bacardi werd een begrip in de Verenigde Staten tijdens de dertienjarige drooglegging.

Cuba neemt een belangrijke plaats in in de geschiedenis van de rum. Het eiland was Spaans vanaf Christoffel Columbus het in 1492 voor Ferdinand en Isabella opeiste tot in 1898 toen de Spanjaarden tegen de Amerikanen het onderspit moesten delven. Suikerrietontginning en het stoken van aguardiente was deel van het Cubaanse leven sinds de eerste suikerrietscheuten werden ingevoerd vanuit de Canarische Eilanden, of zoals een toeristische brochure het schrijft: "Onze rum heeft de smaak en het ritme van Cuba, het is deel van onze cultuur, van onze geschiedenis."

De "New Cuban Rum" die het licht zag in de tweede helft van de 19de eeuw bleek een voltreffer: "Lavin" "Havana Club" "Ron Matusalem" en

vooral "Bacardi" vervaardigd in Santiago de Cuba werden monumenten in de rumwereld.

Don Fernando Bacardi Y Maso, de jongste van de vier zonen van een Catalaanse koopman kwam als veertienjarige jongen in 1830 samen met zijn familie naar Cuba. Hij huwde in 1843 met een Franse inwijkeling en begon een wijnhandel, maar schakelde later over op rumproductie.



Ondanks de tienjarige onafhankelijkheidsoorlog wist Bacardi zijn bedrijf draaiende te houden en de "Ron Bacardi" won een eerste gouden medaille op de internationale tentoonstelling in Philadelphia: de eerste overzeese erkenning voor de firma. Toen Don Facundo stierf in 1886 was "Ron Bacardi" wereldberoemd. De gouden medailles van Barcelona (1888), Parijs (1889) en Chicago (1893) volgden elkaar op.

Koning Alfons XIII die door zijn lijfarts Bacardi rum kreeg voorgeschreven voor een hardnekkige griep genas in de kortste keren. Uit dankbaarheid kreeg de firma het privilege de koninklijke wapens op hun etiketten aan te brengen.

Het verhaal doet de ronde dat in augustus 1898 een US luitenant die enkele officieren in een bar in Havana Coca-Cola zag drinken en zelf een borrel rum besteld had, deze in een van de Coca-Cola's goot van zijn collega's. De eerste "Cuba Libre" was geboren. Dit ter ere van de pas verworven onafhankelijkheid. Bacardi werd overigens burgemeester van Santiago.

Langzamerhand werden posities overgenomen in het zuidelijk deel van het Amerikaanse continent. De Portugezen die Braziliaan werden, waren waarschijnlijk de eersten die het bewerken van suikerriet industrieel aanpakten. In Rio de Janeiro was het eindproduct bekend als "aguardente" (zonder i) en dat bleef zo tot in 1980. Bekende centra waren Ilha Grande, Angra dos Reis, en Parati. Braziliaanse plantages waren klein, het gebruikte materiaal was eenvoudig en goedkoop. De kleurloze suikerrietdrank werd weldra Brazilië's nationale drank. Het was de drank van de massa, overal verkrijgbaar tussen 94 en 100°. Gemixt en geschud met andere likeuren kreeg men een "batida". Brazilië is ook bekend voor zijn "Ypioca", brandy gemaakt van suikerriet. Het duurde tot 16 oktober 1961 dat Bacardi zijn eerste fles rum in Brazilië van de band liet rollen. Vrij vlug had Bacardi vaste voet aan de grond in Brazilië. Aguardente werd gefabriceerd in honderden stokerijtjes verspreid over Portugees en Spaans Amerika. In Peru bijvoorbeeld sprak men "Pomalcarum". De "Bolivia" was populair in Panama, De "Flor de Cana" in Nicaragua en Honduras en de "Pampero" in Venezuela. Ook Bacardi vestigde een productie-eenheid in Venezuela (Valencia).



Daar Spanje alleen maar gerechtigd was rum te produceren voor eigen gebruik was er een probleem. Vele toeristen proefden voor het eerst "Bacardi Rum" tijdens hun vakantie in Spanje, waar hij goedkoop was. Terug thuis wilden ze er natuurlijk ook nog, en dat was het Bacardi concern niet ontgaan en ze speelde er op in.

Bacardi Rum schijnt al die jaren weinig geleden te hebben van al de economische en politieke ontwikkelingen.

In 1982 werden tussen 15 en 18 miljoen kisten "Bacardi Rum" verkocht in gans de wereld, wat veel is in vergelijking met zijn evenknie "Smirnoff" vodka die in dezelfde periode tussen 12 en 13 miljoen kisten verkocht.

De vooruitgang die de Bacardi familie maakte sinds 1862 van Santiago de Cuba via Mexico, Brazilië, Puerto Rico, Venezuela, Canada, Martinique, Panama, Trinidad, de Baha-ma's en Spanje heeft alles te maken met goede marketing en strategie. Bacardi liet op dit gebied al zijn concurrenten ver achter zich. Het succes was te wijten aan zeer strenge controles, op financieel gebied, over de technische standaardisatie in al hun vestigingen, over de kwaliteit van het product zelf en de public relations politiek.

Bacardi waakt erover dat de klant die een "Bacardi" bestelt in Atlanta, Rio de Janeiro, Sidney, Mexico-City of Glasgow, dezelfde rum geserveerd krijgt. Het label wordt beschermd, en van zodra een kaper op de kust komt die een namaak Bacardi wil lanceren, wordt een leger advocaten op hem afgestuurd. Bacardi is een huis-, tuin- en keukenwoord geworden en de firma wil dat zo houden, maar het woord rum moet er altijd bij. Nooit dus een fles Bacardi, maar wel een fles Bacardi-Rum.

De sleutel van dit ongelooflijk succes in de Verenigde Staten en elders was het bezitten van een efficient distributienetwerk. Maar het was een keten waarvoor men 50 jaar nodig had om ze te verwezenlijken.

## In de Navy

Een belangrijke schakel in dit verhaal is het gebruik van rum in de marine, in de eerste plaats de Britse marine.

Tussen 1793 en 1798 werden meer dan 20.000 Britse soldaten naar Santo Domingo gezonden om de slavenopstand te onderdrukken en voor de Britse kroon deze 'parel van de Antillen' te veroveren, die goed was voor twee vijfde van de wereldproductie van suiker en de helft van de koffieproductie.

Diegene die de reis en de intense hitte (ondraaglijk gemaakt door hun wollen uniformen), gele koorts en malaria overleefden verdrongen hun verdriet in goedkope rum. I gill (0,142 liter) rum werd deel van hun dagelijks rantsoen, dat verder bestond uit gezouten vlees en een half brood. Er kon meer rum gekocht worden in de

plaatselijke gelegenheden. Dronkenschap was in deze dagen verschrikkelijk, meldde de regimentsdokter. Het was misschien niet verwonderlijk dat het Britse leger moest terugtrekken en de duimen moest leggen voor de Fransen en de slaven.

Zeelui van de Royal Navy begonnen rum te verkiezen vanaf het ogenblik dat het gratis werd uitgedeeld door hun werkgevers. Gedurende jaren was behalve water, bier de enige drank die deel uitmaakte van het dagelijks menu van de schepeling. Men dronk het tot de voorraad op was, of tot het na twee weken ondrinkbaar werd.. Water werd ondrinkbaar na een maand. Zolang het kon uitgedeeld worden bedroeg het dagelijks rantsoen 4,545 liter. Per persoon uitgedeeld over vier vaste periodes per dag samen met het broodrantsoen. Als het schip zich in de thuiswateren bevond, werd de voorraad aangevuld zodra hij op was. In het buitenland mocht bier, indien





het niet verkrijgbaar was, vervangen worden door een andere niet sterke drank. Was geen van beiden voorhanden dan mocht volgens Navyreglement sterke drank worden ingedaan. Zich hierop baserend liet admiraal Penn die zojuist Jamaica veroverd had op de Spanjaarden toe dat men de plaatselijke drank gemaakt van suikerriet consumeerde. Toen hij weer wegzeilde, ontdekte hij dat deze sterke drank veel langer goed bleef dan bier of water.

Vermits de dagelijkse portie alcohol absoluut noodzakelijk was voor de zeeman die zijn zware arbeid moest uitvoeren, zo dachten de verantwoordelijken tenminste, en de goede beschikbaarheid van rum, was dit de aangewezen drank om in te slaan voor de lange reizen.

Alle eskaders van dienst in de Caraïben, volgden het voorbeeld van Admiraal Penn vanaf 1655 alhoewel dit niet officieel was toegestaan door de Admiraliteit.

Het duurde nog tot 1731 vooraleer de Admiraliteit kon overtuigd worden een portie onverdunde rum van 0,568 l verdeeld in twee gelijke delen per dag toe te staan. Op die manier "vergat" de Royal Navy haar eigen voorschriften, dat sterke drank alleen mocht bevoorraad worden als er geen bier te krijgen was. Het werd een recht en een welgekomen privilege dat de opvarende moest beschermen tegen de ongemakken van het harde zeemansleven.

Nu de behoefte enorm gestegen was moest in termen van "bulk" gedacht worden. De navy kocht Trinidadrum, Barbadosrum en Jamaïcarum en verscheepte die naar Engeland. De bevoorradingsdiensten mengden het tot "navy rum" in Deptford East London, in de Royal Victoria yard die operationeel bleef tot in 1961!

Het drinken van 0,568 l 80° rum per dag was nefast voor de lever van de pikbroeken. En niet alleen voor de levers.

Het drinken was niet enkel een probleem aan boord maar ook aan wal. De lokale tavernes liepen vol want de rum was er in overvloed en goedkoop.

Dronken matrozen vormden een groot probleem voor de Admiraal die op zulke mannen moest rekenen om de schepen te bemannen die moesten



zorgen voor de verdediging van de kolonisten bij aanvallen van Franse of Spaanse vloeten, om niet te spreken van de piraten.

Het werd zo erg dat de Admiraal moest ingrijpen. Het moreel en de gezondheid van de bemanningen liep gevaar beseft men. Het "General Order" van 4 augustus 1740, stipuleerde dat vanaf heden het dagelijks rantsoen rum moest aangelengd worden met 1,135 l water per 0,284 l rum, en dat soberheid in de vloot moest betracht worden. Verder diende de distributie te gebeuren aan dek onder toezicht van de officier van de wacht, één deel tussen 10 uur en 12 uur, en het tweede deel tussen 16 uur en 18 uur. Verder moest er op worden toegezien door de officieren dat er geen drank aan boord gesmokkeld werd. Elke nalatigheid in verband met de controle zou moeten verantwoord worden.

De suggestie van Admiraal Vernon om er citrussap en suiker aan toe te voegen om rum een aangename smaak te geven bezorgde de Engelse matrozen de bijnaam "Limey's" en de Britse schepen "Limejuicers". Het was niet zo dat het dagelijks rantsoen rum verminderd werd. Het werd alleen aangelengd met water, dus de producenten liepen hierdoor geen verlies op. Het ging hier over aanzienlijke sommen.

Nadat er in 1742 brand uitbrak op de HMS Tilbury door het behandelen van rum in een niet verluchte cabine, gaf Admiraal Vernon bevel dat rum nog alleen aan open dek mocht behandeld worden. Strengere straffen werden voorzien voor overtredders.

Een van de grootste problemen van de Admiraal Vernon in de West Indies was desertie. Het ergste was dat de zeelieden terecht kwamen op de piratenschepen. Na een orgie in een van de vele bordelen, ontdekten matrozen soms, eenmaal nuchter dat boven hun hoofden een vlag wapperde met een doodshoofd en twee gekruiste beenderen op. Je zou voor minder schrikken. Onvrijwillige deserteurs dus.

De legendarische piraat Edward Teach, alias Blackbeard, schreef in zijn dagboek dat hij sterk afhankelijk was van rum om zijn onmenselijkheid en brutaliteiten in stand te houden.

Het bleek in de Navy dat het rumverbruik van de zeelieden niet beperkt bleef tot de gratis rum verstrekt door de Navy, maar dat er een groot aanbod was in de "Grog-shops" waar onversneden rum werd aangeboden.

Het verhaal gaat dat Nelson, zelf een stevige rumdrinker, bevel gaf dat, in geval hij zou sneuvelen tijdens een van zijn zeegevechten, de kist waarin hij naar Engeland werd overgebracht, gevuld moest worden met rum, om ontbinding tegen te gaan. Er wordt aangenomen dat deze wilsbeschikking inderdaad werd uitgevoerd na de slag van Trafalgar in 1805.

Uit vrees voor muiterij voelde de Admiraliteit zich, zolang de oorlog met Frankrijk duurde, onmachtig om het dagelijks rumrantsoen te verminderen. Het probleem werd verergerd door de bijkomende rantsoenen die werden verstrekt na het uitvoeren van erg lastige of gevaarlijke opdrachten, zoals "splicing the main brace"

De Main Brace was het grootste en zwaarste van al het lopend tuig. De twee gebroken einden terug aan elkaar vast te maken, vooral als het schip onder zwaar weer lag, was een van de moeilijkste taken aan boord van een schip en werd altijd beloond



met een dubbele portie rum. De uitdrukking "Splicing the Mainbrace" stond voor "Geef een dubbele portie rum" voor gelijk welke reden. Een dubbele portie werd steeds gegeven tijdens een "Fleet Review" of een koninklijke geboorte, en voor het gevecht.

Later werden gasten aan boord steeds verwelkomd met de woorden "Come and splice the main brace".

Dronkenschap werd weliswaar verminderd door het drinken van thee of cacao, maar het bleef een bedreiging voor de maritieme efficiëntie.

In 1850 werd het rumrantsoen teruggebracht op 0,0715 l, hoeveelheid die bleef tot in 1970 wanneer het verstreken van het rumrantsoen werd afgeschaft.

Zeelui konden hun rumrantsoen omzetten in geld, of extra rantsoen thee of suiker.

Hoe ging het rumritueel aan boord van een schip eigenlijk te werk?

Om 11 u voormiddag's ging de drankkamer open en werd een verzegeld vaatje rum geopend in het bijzijn van de scheepspolitie, de dienstdoende officier, een onderofficier, een adelborst, de steward en de drankbeheerder. De steward las de namen van de rechthebbenden en de te verstrekken hoeveelheid voor, die door de beheerder in het daartoe voorziene recipiënt werd gepompt, dat vastgehouden werd door de onderofficier en de adelborst. Deze laatste stortte de hoeveelheid in de "scheepsrumbarricoe". Als alles erin was werd het vat terug verzegeld en achter slot geplaatst. De sleutel werd aan de buitenkant van de kapiteinshut ge-



hangen. De bariccoe werd verzegeld en door de onderofficier en de adelborst naar het tussendeck gebracht en bewaakt tot de "Cooks for Rum" werd gepijpt. Dat er ondanks al deze voorzorgen door de officieren en CPO's flink wat gesjoemeld werd, was een publiek geheim.

Alhoewel de tweede wereldoorlog de Britse rummarkt deed ineensinken maakte Rum uit de West Indies furore in de Verenigde Staten. Als onderdeel van een samenwerkingsverdrag kreeg Engeland een aantal oorlogschepen in leen terwijl de Amerikanen gebruik maakten van de Engelse basissen in de West Indies. Tijdens de tweede wereldoorlog speelde Trinidad gastland voor zo'n 50.000 Amerikaanse zeelui die zo de uitzonderlijk goede trinidadrum leerden kennen. Die werd onmiddellijk gemengd met de Amerikaanse softdrink Coca-cola die in hun cantines te verkrijgen waren. Terug thuis introduceerden de oudstrijders rum en coca-cola in de Verenigde Staten, hierbij onverwacht geholpen door de

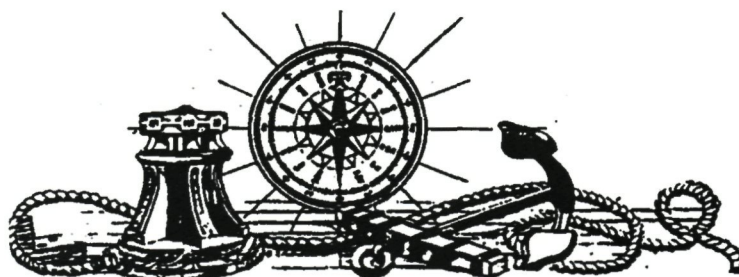
calypso-hit "Rum and Coca-Cola" van de Andrew Sisters.

Vanaf 1960 begon de rum aan zijn come-back en herwon zijn vroegere glorie. De honderdjarige neergaande conjunctuur was ten einde. Politieke en economische gebeurtenissen brachten dit teweeg. Rum was niet alleen meer weggelegd voor stoere zeelui maar ook voor jongeren en meisjes. Producenten leerden in te spelen op trends, waarbij de kwaliteit primeerde. Liverpool bleef de Engelse rumstad bij uitstek.

Na twee wereldoorlogen vonden velen de rumceremonie van de Navy uit de tijd en jarenlang gingen er stemmen op om de rumbedeling maar volledig af te schaffen. En op 18 december 1969 werd aangekondigd dat de laatste Royal Navy Rum zou bedeed worden op 31 juli 1970: "Black Tot Day". Voor de West-Indische stokers die de Britse Navy voor meer dan driehonderd jaar met enorme hoeveelheden hadden bevoorrad was dit een regelrechte ramp. Een jaar later volgde de Canadese Navy het Britse voorbeeld en na 31 maart 1972 werd de eeuwenlange "Up Spirits" ook niet meer gehoord op de Canadese schepen.

(bron: Rum Yesterday and today/ H.Barty/K&A Massel)

**Oppermeester (b.d.) A. Jacobs**





# La dernière grande Course du Thé

**A**u cours du mois de mai 1866, une grande animation régnait - comme chaque année à la même époque - sur les quais de Fou-Tchéou à l'embouchure de la rivière Ming. L'estuaire n'était pas moins animé que les magasins, entrepôts et boutiques du port. Y évoluaient en un ballet incessant, jonques, sampans et embarcations de tout type et de toutes tailles, chargés de thé à couler bas.

Immobiles, toutes voiles ferlées, au milieu de cette cohue nautique, ils étaient dix ce printemps là, mouillés sur deux ancrs au milieu du fleuve, en cours de chargement. Coolies et matelots s'affairaient sur leurs ponts, dans leurs coursives et dans leurs cales, y entassant des caisses de thé. Dix à peu près du même type: des trois-mâts de sept à huit cents tonneaux de jauge, aux lignes fines et à la mâture élevée, majestueux et élégants: les grands clippers de la Course du thé.

## Les plus beaux voiliers du monde

**L**es clippers, les plus nobles bâtiments que l'océan ait jamais porté, sont nés aux Etats-Unis. A l'origine, il semble que le clipper ait été tout simplement un type de bateau-pilote qui croisait à l'embouchure de la Chesapeake pour attendre les arrivants éventuels.

Ils étaient si rapides et tenaient si bien la mer qu'au cours de la guerre d'Indépendance, ils furent utilisés pour forcer le blocus anglais. Ils s'avérèrent d'excellents corsaires, car ils marchaient et manoeuvraient plus vite que tous les navires. Lorsque la guerre fut finie, ils trouvèrent une excellente utilisation dans le transport



Clippers de l'opium dans le port de Canton

des passagers et des marchandises précieuses.

Enviant ce type de navire, les Anglais se mirent à le copier. Les chantiers d'Aberdeen et de la Clyde se mirent au travail et réussirent très vite à construire des clippers susceptibles de rivaliser avec leurs homologues américains sur les principales routes commerciales.

Vers 1830, alors que le monopole du commerce britannique avec la Chine était encore aux mains de l'omnipotente "Compagnies des Indes Orientales", des compagnies anglaises ayant pignon sur rue à Macao et siège social à Londres virent le profit qu'il y aurait à tirer de l'importation clandestine de l'opium.

Aussi vit-on bientôt, partant de Patna ou de Bénarès des petits bâtiments rapides, capables de remonter la plus fraîche mousson, amener à Linton ou Macao des cargaisons de drogue qui, transbordées sur d'autres navires allaient chercher acquéreur au cabotage tout le long de la côte de Chine.

Les navigateurs de l'opium allaient rapidement devenir de parfaits coureurs d'aventures. Vers 1841, à côté des navires arborant l'Union Jack, on vit, alléchés par les profits, apparaître les clippers américains. Puis ce fut au tour des Australiens.

Mais l'opium céda bientôt la place au thé. La concurrence sur le transport de cette denrée tourna à la faveur des Anglais à partir de 1858, lorsque les Américains cherchèrent à se débarrasser de leurs clippers. Ce fut l'âge d'or des clippers britanniques.

Le problème avait été de trouver des capitaines et des équipages valables. Des siècles de navigation prudente selon les normes de la "Compagnies des Indes Orientales" -on serrait, par exemple, les voiles hautes pour la nuit-, des décennies de laisser-aller pendant les interminables traversées, n'avaient pas particulièrement préparé les marins à la compétition.

On en trouva pourtant, pour la plupart fils des anciens contrebandiers de l'opium, qui surent créer autour de





En 1866, l'un des favoris était l'Ariel

la rivalité avec le concurrent américain d'abord et plus tard entre bateaux anglais, cet esprit exaltant de la course qui devait donner lieu à des paris fabuleux. On pariait non seulement à terre, mais aussi à bord entre bateaux engagés et cela jusqu'à trois mois de salaire de matelot.

Dans ces conditions, personne ne renâclait à la manoeuvre: on avait donc appris à virer de bord en dix minutes, filé lové et tout à poste, à ne rater aucune manoeuvre et si, dans les bonnes brises, le navire couvert de toute la toile possible, il ne restait plus voile en soute, chacun s'empressait d'aller ajouter à la cathédrale de toile gonflée par le vent, les quelques pieds carrés de sa couverture de couchage.

### Une course de 30.000 kilomètres

C'est dans ce climat d'extraordinaire émulation qu'en cette journée de mai 1866, dix des meilleurs clipper anglais du thé attendaient fébrilement la fin de leur chargement pour pouvoir s'élancer sur la route du retour avec la détermination d'arriver premier au but. Car, depuis 1856, les importateurs britanniques offraient une prime d'une livre sterling par tonne de thé au clipper qui apporterait le première récolte à Londres.

Aucun starter ne donnait le départ de cette fantastique course de 30.000

kilomètres. Le premier voilier chargé appareillait. D'où le vent de folie soufflant sur Fou-Tchéou à la veille des appareillages. Cette année, le "Fiery Cross", qui avait réalisé la traversée la plus rapide, comptait bien entendu parmi les favoris, mais les parieurs avaient également misé gros sur deux autres clipper dont les capitaines jouissaient d'une flatteuse réputation: l'"Ariel" et le "Taeping".

Le 29 mai, l'"Ariel" déhala le long de la rive et se fit remorquer vers la haute mer. Le "Taeping" et le "Fiery cross" avaient appareillé la veille, mais cela n'inquiétait pas le commandant Keay. Il les rattraperait dans l'océan Indien, parce que son navire était neuf et, avec lui, il pouvait prendre tous les risques.

Le vent soufflait en rafales, creusant les eaux jaunes de la rivière. Le remorqueur qui avait pris l'"Ariel" en charge était un petit vapeur à aubes dont la machine haletante était de toute évidence trop faible pour tirer le clipper hors de l'estuaire. Énérvé par sa lenteur, Keay décida de se débrouiller seul et demanda qu'on vienne reprendre le pilote. Ce fut long, très long, mais à la fin de la matinée, l'"Ariel" put enfin gagner le large. Keay fit hisser les huniers, puis d'autres voiles montèrent. Le vent du nord-ouest soufflait modérément sur la mer de Chine. La course du thé 1866 était lancée.

La route vers Anjer, entrée de l'océan Indien, passait par le canal de Formose jusqu'aux îles Paracelse. Tout l'art de la navigation en mer de Chine consistait à jouer des vents et des courants, en rasant la côte indochinoise d'abord, celle de Bornéo ensuite, pour contrer les effets de la mousson de surôit. Les cartes marines de l'époque n'étaient pas bien fameuses. La trahison des rochers ou des bancs de sables inconnus guettait les navigateurs, de même que les calmes plats qui laissent les navires impuissants contre les courants surnois.

Le capitaine Keay parlant de l'étape Hong-Kong-Anjer disait: "Mon habitude pendant ces quelques semaines était de ne jamais me déshabiller, sauf



pour prendre mon bain du matin et cela remplaçait souvent le sommeil. Les petits repos que je prenais étaient toujours des plus courts et toujours sur le pont...". Tel autre capitaine s'était fait installer sur la dunette un fauteuil de rotin et il ne quittait pas le pont en dépit des cataractes d'eau qui tombaient soudain en mer de Chine et des cuisantes morsures d'un soleil de feu.

Mais revenons à nos concurrents.

### La folle poursuite

La mousson du nord-est, bien établie, permettait de réaliser une bonne moyenne. Les trois premiers jours, l'"Ariel" parcourut respectivement 190, 195 et 240 milles. Il revint à la hauteur du "Teaping" après deux jours de mer. Les deux clippers luttèrent presque bord à bord pendant une semaine. Sans toutefois rattraper le "Fiery Cross".

Keay commençait à se demander s'il n'avait pas dépassé celui-ci sans le voir lorsque, le 20 juin, dans le détroit de la Sonde, un pilote malais vint le long de son bord et l'informa que le "Fiery Cross" était passé deux jours plus tôt. L'"Ariel" était le deuxième à embouquer le détroit, suivi quatre jours plus tard par le "Teaping" et le "Serica". Le "Taitsing" et les autres étaient loin derrière.

Keay ne perdit pas espoir. "C'est dans l'océan Indien que je dépasserai le "Fiery Cross", pensait-il. A l'inverse de celui-ci, son bateau était neuf. Il résisterait mieux au vent. Il fit hisser toute la toile en dépit des caprices de la mousson aux accélérations vertigineuses. L'effort demandé à son navire était aux limites de la résistance.

Ce qui devait arriver arriva. Une nuit, un mât de flèche se brisa et une bonnette de cacatois fut emportée par le vent, mais, à l'aube, les dégâts étaient réparés. Un exploit, si l'on tient compte de la force avec laquelle soufflait la mousson et du fait que le travail avait dû être effectué en grande partie de nuit, dans l'obscurité.

Il fallut qu'un autre mât de flèche se rompît, quatre jours plus tard, pour que Keay se décide à faire réduire un peu la voilure. Dans l'intervalle, l'"Ariel" avait battu son record quotidien en parcourant 330 milles en vingt-Quatre heures, soit à une vitesse de treize noeuds. La vigie continuait à scruter l'horizon de tous les côtés dans l'espoir d'apercevoir le "Fiery Cross". En vain.

Lorsque celui-ci franchit le méridien de l'île Maurice, il gardait une avance de deux jours sur l'"Ariel" et le "Teaping" et de cinq et dix jours respectivement sur le "Serica" et le "Taitsing".

Le 10 juillet, Keay fit rétablir les cacatois que, par mesure de prudence, il avait fait amener après la rupture du second mât de flèche. IL était décidé à tout risquer pour rattraper son retard. Imposant à son navire et à ses hommes un train d'enfer, il réussit finalement à le combler. Il doubla le cap de bonne Espérance trois heures seulement après le "Fiery Cross".

Et le 15 Juillet, à l'issue d'une course poursuite de quarante-cinq jours, celui-ci était rejoint et dépassé. Keay fit distribuer une double ration de rhum et de bière à ses hommes, qui hurlaient de joie. Il était cependant trop tôt pour crier victoire, car un nouvel ennemi devait à présent être affronté, tout

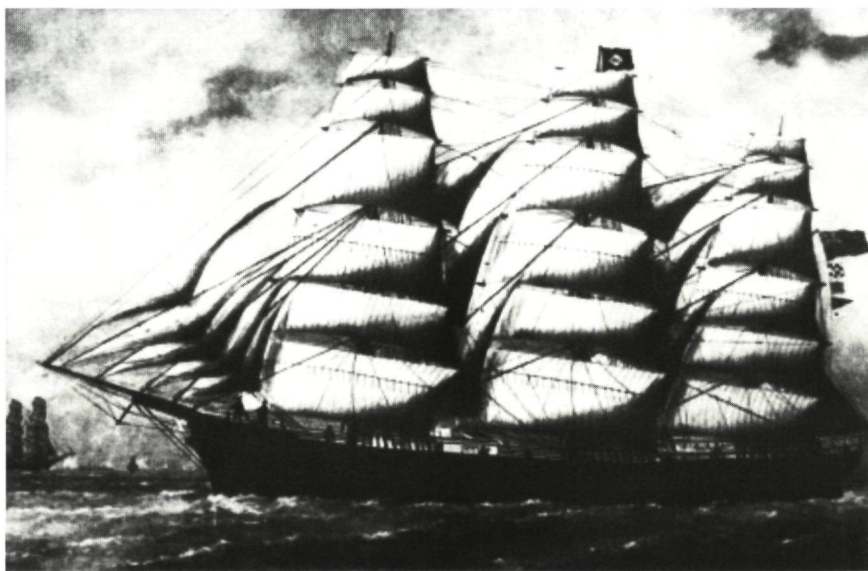
aussi redoutable bien qu'essentiellement différent que la violence de la mousson: les grands calmes de l'Équateur, le Pot au Noir.

### La menace des calmes tropicaux

C'est maintenant qu'allait se jouer la partie décisive. Keay était décidé à la gagner. IL infléchit sa route vers l'ouest de manière à contourner les calmes tropicaux. Elle était plus longue, certes, mais il y trouverait les vents qui lui permettraient de compenser ce handicap. Robinson, le capitaine du "Fiery Cross", avait eu le même idée que lui.

Une mauvaise idée en définitive, car les deux navires se trouvèrent soudainement dans les calmes qu'ils avaient voulu éviter, tandis que les autres concurrent qui n'avaient pas choisi la même stratégie, bénéficiaient des vents favorables et poursuivaient gaillardement leur petit bonhomme de chemin.. Lorsqu'ils doublèrent Sainte-Hélène, les cinq clippers se retrouvèrent dans l'ordre suivant: "Taeping", "Secreta", "Fiery Cross", "Ariel" et "Taitsing"; ils restaient toutefois très près les uns des autres.

Le 9 Août, à l'approche de l'équateur, le "Taeping" et le "Fiery Cross" me-



La première course du Thé eut lieu en 1850



naient la danse. Estimant la course gagnée, ("le "Teaping", j'en fait mon affaire! "), Robinson fit distribuer une double ration de rhum à ses hommes comme l'avait fait Keay quelques semaines plus tôt. Il avait parlé trop vite. Une heure plus tard, il se retrouva immobilisé, tout sa toile pendante, sur une mer plate comme un lac sous un air moite pesant comme une chape de plomb.

Pendant ce temps, à trente milles de là l'"Ariel" faisait route à bonne allure, toutes ses voiles gonflées. Lorsque, après avoir été immobilisé pendant vingt-quatre heures, Robinson put reprendre sa navigation, il savait qu'il avait perdu la course.

Au large des Açores, le 29 Août, l'ordre des cinq premiers concurrents était le suivant: l'"Ariel" avec 91 jours de mer,

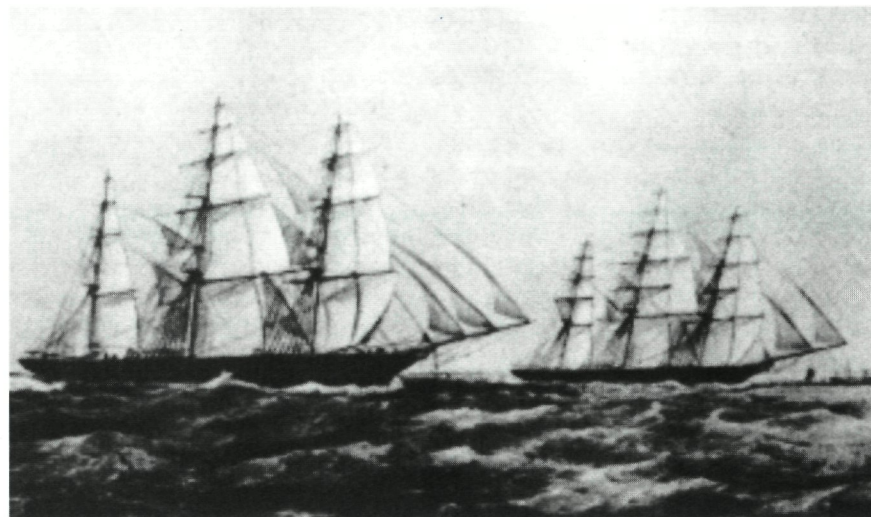
2. "Fiery Cross", 92 jours de mer,
3. "Teaping", 91 jours de mer,
4. "Serica", 91 jours de mer,
5. "Taitising", 93 jours de mer.

### Dans la Manche, la dernière lutte

Après avoir croché les grandes brises d'ouest, vent sous vergue, la flottille mit le cap vers l'entrée de la Manche. L'"Ariel" était toujours en tête, mais l'approche du but rendait Keay nerveux. Ses concurrents le talonnaient d'assez près.

Le 5 Septembre à l'heure 30 du matin, un feu troua la nuit. Le lieutenant de quart de l'"Ariel" fit prévenir Keay que le phare de Bishop Rock était en vue. A bord, les hommes se mirent à croire vraiment à la victoire, mais Keay savait qu'une course n'est jamais gagnée avant d'avoir franchi la ligne d'arrivée. Et il avait raison. Au matin, à quelques milles à bâbord arrière, à la limite de la ligne d'horizon, des voiles blanches se détachèrent sur le ciel. Le "Teaping"!

C'était la première fois depuis le départ de Chine que les deux navires s'apercevaient. Keay accusa le



L'Ariel et le Teaping se disputent la victoire dans la Manche

coup. Il allait lutter bord à bord dans la Manche; mais il resta confiant: il connaissait par coeur les vents et les courants de celle-ci.

A 8 heures 25, l'"Ariel" passa en tête, à quinze noeuds, devant le cap Lizard. A 16 heures 30, il longeait Portland avec une faible avance sur le "Teaping", mais ce dernier fut distancé de quelques milles au cours des heures suivantes.

Et, de nouveau, la nuit. Keay guettait les phares familiers de la côte anglaise et se retournait souvent pour voir si les feux de route de son concurrent se rapprochaient ou non. Il n'était plus question de bordée de quart et de bordée de repos. Les hommes, surexcités, ne pouvaient dormir malgré leur grande fatigue. A Londres aussi, les armateurs suivaient le duel avec anxiété grâce aux messages reçus par sémaphores.

Marchant à quatorze noeuds par brise fraîche, l'"Ariel" embouqua le Channel. Vers trois heures du matin, Dungeness était en vue. On commença à réduire la toile. A cinq heures trente, des fusées bleues jaillirent du pont du navire: il demandait un pilote. Un cotre de la station la plus proche lui en amena un. L'"Ariel" continua à longer la côte anglaise à bonne allure, suivi à un mille par le "Teaping" qui, lui aussi pilote à bord, marchait bon train sans toutefois gagner du terrain.

### Régate sur la Tamise

Deux heures, à l'entrée de la Tamise, l'"Ariel" mit en panne. Un remorqueur se dirigea vers lui. Une haussière lui fut passée. Le "Teaping" était dernière à un quart d'heure de marche. La course n'était cependant pas encore gagnée. Les capitaines avaient convenu que serait déclaré vainqueur le navire qui débarquerait les premiers échantillons de thé dans les docks de Londres.

Les deux navires étaient à présent tributaires d'un remorqueur. La science nautique des capitaines ne comptait plus. Tout dépendait de ces petits vapeurs à aubes et à haute cheminée dont il était exclu de se passer sur la rivière encombrée.

Le remorqueur du "Teaping" devait être plus puissant que celui de l'"Ariel", car la distance entre les deux navires diminuait progressivement. Les hommes de l'"Ariel" vivaient les instants les plus pénibles du voyage. Trois mois d'efforts, de veilles, de dur labeur, de dangers acceptés allaient-ils être réduits à néant à cause de cette saloperie de remorqueur? Le second de l'"Ariel", le porte-voix collé à la bouche, harcelait le patron de celui-ci qui d'ailleurs ne l'entendait pas à cause du bruit de sa machine poussive.

Et le "Teaping" dépassa l'"Ariel".

Pour l'équipages de l'"Ariel", la



course était finie... et perdue. Mais Keay refusait de s'avouer vaincu. Il savait qu'il rattraperait son concurrent à Gravesend, où les grands navires devaient attendre la marée pour passer les seuils de la rivière et poursuivre sur Londres.

Et, de fait. A Gravesend l'"Ariel" revint à la hauteur du "Teaping". Celui-ci avait mouillé un pied d'ancre. Keay ne mouilla pas la sienne, il garda le remorqueur sous pression le long de la coque de son navire, prêt à appareiller aussitôt que la marée le permettrait.

L'attente, presque insoutenable, dura deux heures. Au moment du flux, les deux voilier appareillèrent en même temps. Il ne restait que quatorze milles (25 Kilomètres) à parcourir pour arriver aux docks. Grâce à son remorqueur, plus puissant que celui de l'"Ariel", le "Taeping" reprit de l'avance sur celui-ci.

Arrivé devant l'East India Dock, il dût attendre pendant qu'on manoeuvrait les portes. L'"Ariel", une fois de plus le rattrapa. Mais le "Teaping", calant moins d'eau, put franchir le radier et s'amarrer au quai avant son rival. Ses premières caisses de thé furent débarquées vingt minutes avant celles de l'"Ariel".

La course, depuis Fou-Tchéou, avait duré exactement nonante-neuf jours, le meilleur temps depuis les origines.

Beau joueur, le propriétaire du "Teaping" offrit de partager avec l'"Ariel" le prime allouée au premier navire entré dans les docks. Cet arrangement ne donna pas satisfaction à Keay. Il était déçu d'avoir perdu la course par la faute de son remorqueur et jura de prendre sa revanche l'année suivante.

Il tint parole en 1867. Il gagna la course en nonante-sept jours au lieu de nonante-neuf. On était bien près

de la fin des clipper du thé. L'année suivante, en 1868, s'ouvrait le canal de Suez, route des vapeurs qui allaient accaparer le commerce du thé avec 58 jours de Hong-Kong à Londres. Quel voilier pourrait désormais prétendre concurrencer la vapeur?

Des quatre navires qui avaient terminé en tête du classement en 1866 et avaient tous été construits entre 1860 et 1863, seul le "Fiery Cross" eut une longue vie; il coula finalement dans le Medway en 1889. Le "Serica" fit naufrage près de Montevideo en 1872; le "teaping" se perdit dans les mers de Chine en 1871 et l'"Ariel" disparut au cours d'un voyage de Londres à Sidney en 1872. La vitesse est meurtrière...

J.-M. de Decker

# HAVENBESTUUR BRUGGE-ZEEBRUGGE



Maatschappij van de Brugse  
Zeevaartinrichtingen N.V.

L. Coiseaukaai 2, 8000 Brugge  
Tel. 050/44.42.11 - Fax 050/44.42.24

P. Vandammehuls, Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/54.32.11 - Fax 050/54.32.24



# Total Quality Leadership bij de Marine: een nieuwe horizon

Auteur Fregatkapitein Jozef Dewulf  
ZS1/TQL en commandant CENPERS



De HRM-ontwikkeling tijdens de periode eind 1989 - maart 1993 vergemakkelijkte de TQL-introductie vanaf midden 1993: bij de taakuitvoering werd het subsidiariteitsprincipe gehuldigd en het leiderschap stimuleerde intrinsieke motivatie bij elke medewerker. De hoge professionele competentie en zelfmotivatie van elkeen, ongeacht de graad, kregen hernieuwde aandacht als kritische succesfactoren. Door de vele functioneringsgesprekken en de consultatie van alle personeelsleden over de marinecultuur groeide het wederzijds vertrouwen en respect.

Bij de rapportering over de "Senior Leaders Seminar", gevolgd in april 1993 bij de US Navy (TQL-Office) door ZSA en ikzelf, besliste de toenmalige Stafchef, ADM Herteleer, om TQL in te voeren in de Marine.

TQL beoogt het verstrekken van een optimale kwaliteitsdienst zoals die gewenst wordt door de klanten en eindgebruikers, door het continu verbeteren van alle significante processen en inputs, het verlagen van de kosten en het verhogen van de individuele betrokkenheid.

Met minder middelen en suboptimalisatie tussen sommige diensten moet er niet steeds méér gewerkt worden maar moet er op een andere manier gewerkt worden. Enkel de leidinggevendenden kennen de manier waarop inputs omgezet worden in outputs en kunnen hierdoor het proces doen ver-

anderen. Een verandering in dit transformatieproces door de "owner of the process" (en niet door de gebruikers ervan die hierin machteloos toekijken) is noodzakelijk omdat méér dan 85% van alle problemen niet te wijten zijn aan individuele fouten maar aan een verouderd systeem en haar niet-aangepaste werkmethodes.

Vermits TQL een top-down aanpak vereist, gingen in juli 1993 de voltallige top en subtop van de Marine zich gedurende twee dagen afzonderen om gezamenlijk de strategische keuzes te maken over het TQL-concept. ZS gaf zijn visie weer en zijn bezorgdheden, en er werden enkele duidelijke afspraken gemaakt:

- een TQL strategisch plan zou opgesteld worden door de staf;
- het Commando Logistiek zou aangepaste TQL ontwikkelen en als eerste toepassen in zijn commando;
- het Commando Instructie zou TQL-aspecten, zoals leidinggevende en communicatieve vaardigheden, introduceren in de statutaire vormingen (B2, B1, BM, Offrn in de applicatieschool);
- ikzelf werd gelast met het opstellen en uitvoeren van een TQL-vormingsplan voor officieren en onderofficieren.

De TQL-opvoeding via de vormingen is noodzakelijk voor het verwerven van een "Kritische massa", dit

zijn minstens 15% van de leidinggevendenden die door hun TQL-competentie en motivatie de sleutelfiguren zullen worden bij de latere implementering in elk commando.

Tijdens de periode 1993 - 1995 ontvingen zo'n 712 officieren en onderofficieren reeds een TQL-vorming, variërend van 1 tot 10 dagen. Daarenboven ontvingen 134 officieren en onderofficieren een grondige vorming, in duur variërend van 6 maanden tot 2 jaar.

De eerste groep werd gevormd bij de US Navy, het Vormingscentrum (over TQL-instrumenten), de Marine zelf, en gedeeltelijk in het KHID (voor de kandidaten KVK).

De tweede groep werd gevormd bij de Amerikaanse Newport University, waar hun studies bekroond worden met een diploma "Master of Arts in human behavior - Concentration TQL" voor de officieren, en met een "TQL-Certificate" voor de onderofficieren.

Tegen eind 1996 zullen zo'n 1000 officieren en onderofficieren een aanvaardbare TQL-vorming ontvangen hebben, waardoor de totale TQL-implementatie in de Marine vanaf 1997 moet kunnen plaats vinden.

De kosten verbonden aan de extra-muros vormingen werden hoofdzakelijk gedragen door de Generale Staf (JSP-V, later JSP-P/C), op vraag van ZS.



Een reeks korte- en langetermijnsdoelstellingen werden opgesteld en door de stafchef aanvaard, zoals een TQL-introductie voor de vrijwilligers, het opstellen van een TQL-strategisch plan per commando, en de bepaling van een TQL-structuur ter ondersteuning van de commando-ke-ten.

Om processen te verbeteren moet er verandering komen. Verandering realiseren vereist leiderschap. Actie spreekt luider dan woorden: bij de Marine volgen op vrijwillige basis zowel Kapiteins-ter-zee als Tweede Meesters (en alles ertussen) uitgebreide TQL-cursussen, in het Engels, en in hun eigen tijd door zelfstudie. In krimpende organisaties zijn optimalisatie en synergie van de middelen noodzakelijk om even succesvol de missie te blijven vervullen. Een effectief marineleiderschap begint met het wegnemen van de professionele onzekerheden en zorgen over de toekomst.

De achillespees van TQL ligt m.i. in de gebruikte methodologie. De aangewende TQL-instrumenten en methodes moeten in overeenstemming zijn met de heersende organisatiecultuur. Daarom moet die cultuur ook eerst gekend zijn en dus gemeten worden: wat bij de Marine gebeurde in 1990, '91 en '92.

Aan boord en in de werkplaatsen kan een brainstorming méér aangewezen zijn dan een flow-chart, en voor stafwerk kan een Ishikawa-diagram duidelijker zijn dan het opsporen van variaties in een run-chart. Het gebruik van SPC (statistical process control) kan beter passen voor technische processen, of de Taguchi-verliesfunctie voor een kostenberekening. Maar iedereen kan de plan-do-check-act cyclus van Dr. Deming gebruiken.

En om succes te hebben met TQL moeten het scheppen van vertrouwen en het demonstreren van grondige

kennis een prioritaire attitude zijn van elke chef.

Bij de Marine zijn de vorming van de kritische massa, de TQL-ervaring bij het Commando Logistiek, en de TQL-introductie in alle statutaire vormen in het Commando Instructie, de drie hoekstenen voor de verdere uitbouw en algemene toepassing van TQL in alle varende- en waleenheden.

Bij de US Navy is TQL-kennis een vereiste voor de verdere carrière-ontwikkeling. Bij onze Marine zeggen wij eerder: "We must avoid to walk backwards into the future, using yesterday's tools".

**Fregatkapitein Jozef Dewulf**  
**ZS1/TQL en commandant CENPERS**



**Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad...  
Met dit kenteken van de Zeemacht mag  
U in ieder geval gezien worden.**

Prijs: 250,-BEF + 35,-BEF portkosten.

**La fierté n'est pas un vice...  
En tout cas, vous pouvez vous montrer  
avec ce badge de la Force Navale.**

Prix: 250,-BEF + 35,-BEF frais d'envoi.



# Il y a 90 ans retentissait en mer, un tragique:

## "ALL HANDS ON DECK"!

**L**e 19 avril 1906, tandis qu'à l'ouvert du Gascogne se lève une aube grise et sinistre sur une mer fort agitée, un beau 3 mâts-carré tout blanc agonise et se meurt.

Après avoir passé une longue nuit à étaler sans succès, l'eau de mer qui s'infiltrait inexorablement dans ses fonds, le navire-école belge COMTE DE SMET DE NAEYER, finalement vaincu, "dressa son étrave vers le ciel en une orgueilleuse mais inutile bravade et, penché légèrement sur tribord, s'enfonça lentement par l'arrière dans les flots".

Trois officiers, dont le commandant A. Fourcault, 11 matelots, 18 cadets et l'aumônier Ed. Cuypers qui jusqu'au dernier instant exerça courageusement son ministère de pardon, disparurent avec lui. Sur les 59 hommes d'équipage, seuls 26 qui avaient su embarquer dans une baleinière, furent recueillis 3 jours plus tard, à 40 km. dans le sud-est de Plymouth (G.B.) par le 4-mâts français DUNKERQUE, capitaine Morfouace de l'Armement A.D. Bordes, qui faisait route vers Hambourg. (1)

Chaque année, le Cercle Royal Georges Lecointe qui oeuvre depuis des décennies pour le respect de la tradition maritime, perpétue le souvenir de ce tragique naufrage en déposant une gerbe de fleurs au mémorial COMTE DE SMET DE NAEYER érigé en 1921, place J. Jacob à Bruxelles.

Ainsi le 20 avril dernier, en présence de nombreuses personnalités du monde politique et maritime et de divers cercles et écoles maritimes, y fut non seulement commémoré le 90<sup>e</sup> anni-

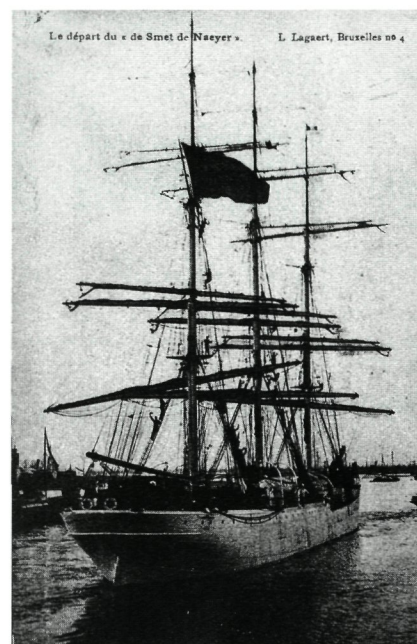
versaire de la disparition de notre premier voilier-école, mais aussi ravivé le souvenir des 43 navires belge coulés en 1914-18 avec leurs membres d'équipage et celui des 78 navires marchands coulés sous pavillon national en 1939-45 entraînant avec eux 855 marins.

Parmi les discours prononcés à cette occasion, le Commandant R. Smet, directeur honoraire de l'école Supérieure de Navigation d'Anvers, l'ESNA, fit une remarquable synthèse historique de notre passé maritime et lança un vibrant appel aux responsables de tous bords pour le maintien et le développement de nos institutions maritimes nationales. En voici les termes:

"Monsieur le Bourgmestre, Amiral, Monsieur le Ministre, Monsieur l'Échevin, Mesdames, Messieurs,

C'est encourageant de constater que la quatre-vingt-dixième commémoration du tragique naufrage de notre premier navire-école le "Comte de Smet de Naeyer" ait réuni tant de représentants, non seulement du milieu maritime et naval, mais également du monde politique. La présence d'un grand nombre de jeunes nous réjouit particulièrement.

Le mercredi 11 avril 1906, le navire-école "Comte de Smet de Naeyer" quitta les quais du Steen à Anvers. Huit jours plus tard, le 19 avril vers 7 heures du matin, le beau trois mâts carré disparut dans les flots entraînant avec lui le commandant Fourcault, accompagné de deux de ses officiers, de l'aumônier, de 18 cadets et de 11



membres de l'équipage.

Aujourd'hui, quatre-vingt-dix ans plus tard, quasi jour pour jour, nous sommes réunis ici pour rendre hommage à ces disparus, mais nous tenons à y associer aussi tous nos marins, militaires ou non, qui depuis, ont offert leur vie au service de notre pays, que ce soit pendant les deux guerres mondiales ou non.

Niettegenstaande de emotie en politieke polemiek die veroorzaakt werden door het tragische verlies van het schoolschip "Comte de Smet de Naeyer", werd door de hogere Overheid toch nog besloten om een belangrijk deel van de opleiding aan boord van een schoolschip te laten verlopen. "L'Avenir", "Mercator", de hulschoolschepen van de vijftiger en zestiger jaren en het instructievaartuig "Com-

(1) Le récit complet de cette tragédie a été publié dans le NEPTUNUS n° 213 de Novembre 1986 sous le titre: "Sur la tombe d'un marin ne fleurissent pas de roses".





A l'avant-plan le 4<sup>me</sup> Officier est G. Van Esch (à gauche) et le Commandant en second Baron H. Van Zuylen van Nyevelt (à droite) Collection F. Philips

mandant Fourcault", hebben achter-eenvolgens de fakkel van het eerste Belgische schoolschip overgenomen.

Spijtig genoeg werd deze traditie bruusk afgebroken door een laconieke brief van de directeur-generaal van de administratie van het hoger onderwijs, gericht aan de commandant-directeur van de Hogere Zeevaartschool, waarin werd medegedeeld dat vanaf 1 januari 1992 geen aspiranten meer mochten inscheept worden aan boord van het opleidingsschip "Commandant Fourcault". Sedertdien ligt deze eenheid werkloos te verkommeren in de haven van Oostende. Gelukkig heeft de Hogere Zeevaartschool beroep kunnen doen op onze Marine, die nu jaarlijks een eenheid ter beschikking stelt voor een opleidingscampagne. Deze formule heeft nu reeds haar waarde meer dan bewezen en wij kunnen slechts de hoop uitdrukken dat de samenwerkingsovereenkomst Marine-Hogere Zeevaartschool, slechts zal opgezegd worden indien een uit alle oogpunten beter en duurzaam alternatief zich zou aanbieden.

Tijdens de verlopen negen decennia sedert het verlies van de "Comte de Smet de Naeyer", heeft maritiem België hoogte- en laagtepunten gekend.

Tijdens beide wereldoorlogen samen, verloor België 121 koopvaardijssche-

pen en 1139 zeelieden lieten het leven als gevolg van de oorlogsomstandigheden.

De economische crisis van het begin van de dertiger jaren trof ook onze koopvaardij in een zeer belangrijke mate.

Toch mag teruggeblikt worden op een aantal positieve evoluties. Zo hebben onze Belgische havens zich kunnen ontwikkelen, vooral na wereldoorlog II, tot belangrijke draaischijven voor het economische leven. Wij maken van de gelegenheid gebruik hier in herinnering te brengen dat dit jaar het honderdjarig bestaan gevierd wordt van het Zeekanaal en haveninrichtingen van Brussel.

Een belangrijke gebeurtenis die zeker niet onvermeld kan blijven is de oprichting van onze Zeemacht in 1946, onze Marine waarvan dit jaar de 50ste verjaardag kan worden gevierd. Tijdens deze halve eeuw is de Marine uitgegroeid tot een moderne efficiënte zeestrijdkracht, wat ten overvloede bewezen werd tijdens de diverse campagnes in de Perzische Golf, Somalië en de Adriatische zee.

Ook onze nationale koopvaardij heeft tijdens de naoorlogse jaren, en dit tot nagenoeg de tachtiger jaren, een vrij gunstige evolutie gekend. Op basis van de brutotonnemaat werd de koopvaardijvloot zowat vertienvoudigd.

Mais le déclin de l'industrie maritime en Belgique pendant les dernières décennies n'est certainement pas passé inaperçu: le dépérissement des chantiers navals et des industries qui y sont associées, le recours aux pavillons de complaisance et aux registres bis et l'apathie politique, sont autant de preuves de ce déclin.

Nous risquons dans un avenir relativement proche, ne plus compter de patriotes expérimentés, aptes à exploiter nos navires, nos ports et les industries apparentées.

Cette constatation ne devrait pas inciter pour autant à la résignation, car la navigation demeure une donnée économique fondamentale pour tout pays touchant à la mer.

Il y a quelques années, le Vice-Amiral De Wilde prononça lors de la séance académique d'ouverture à l'École supérieure de navigation à Anvers, un vigoureux plaidoyer pour la création **"d'un organisme coordinateur"**. Un organisme qui se veut **"de raviver parmi les Belges l'esprit marin"** et non pour le moins **"de réimprégner les responsables politique de la dimension maritime du pays"**. Il faut que nos compatriotes ainsi que les hommes politiques soient convaincus de la nécessité d'une politique à long terme qui conforte les choses de la mer.

Wij durven hier een dringende oproep doen aan allen, maar vooral aan de beleidsverantwoordelijken van dit land, om te ijveren en de nodige maatregelen te nemen opdat ons maritiem erfgoed en onze maritieme "know how" bewaard zouden kunnen blijven en zich verder optimaal zouden kunnen ontwikkelen. Dan, en alleen dan kan België een maritieme natie bij uitstek blijven".

La pertinence de l'analyse et des arguments développés par cet orateur autorisé justifiait pleinement de les publier "in extenso"!

Saint Bernard du Spuikom



# OOST en WEST testen Maritieme Samenwerking

## BNS WIELINGEN in BALTOPS 96

Op de NAVO-top van Brussel in 1994, zette de Noord Atlantische Verdrag Organisatie het licht op groen voor de samenwerking met de vroegere Warschaupact landen, en "Partnership-for-Peace" -initiatief. De uitdaging bestond erin militaire overeenkomsten te ontwikkelen voor het gezamenlijke plannen van training en oefeningen. De PfP-strijdkrachten zouden vertrouwd gemaakt worden met NAVO-procedures en -technieken zodat zij in de toekomst mee in aanmerking zouden kunnen komen om deel te nemen aan VN-opdrachten, humanitaire missies en reddingsoperaties.

De grootste maritieme oefening in het kader van deze PfP-samenwerking is zeker de BALTOPS-serie. Het is een jaarlijkse US-gesponsorde multinationale maritieme oefening. Dit jaar reeds aan haar 24e uitgave, was het slechts de 3e in de geest van het PfP-initiatief.

Het aantal deelnemende eenheden aan BALTOPS 96 was ook het grootste aantal sinds 24 jaar. Niet minder dan 48 oorlogsschepen en 12 vliegtuigeskaders uit 14 landen waren vertegenwoordigd. De grootste bijdrage werd geleverd door de Duitse en Poolse marine, respectievelijk 15 en 10 schepen. Voor het eerst sinds de organisatie van BALTOPS nam een schip van de US Coast Guard deel, de high endurance cutter USCG Gallatin.

Om de PfP-gedachte te ondersteunen vond ABNL de aanwezigheid van een



BNS Wielingen

Belgisch/Nederlands eskader een verleende. Onze marine was vertegenwoordigd door de BNS WIELINGEN, onder het bevel van KVK Marc Van de Wal. De morgen van 3 juni zetter het fregat koers naar het noorden van Nederland waar het dezelfde avond rendez-vous maakte met de Nederlandse fregatten Pieter Florisz Van Nes en Van Amstel. De 4 fregatten vormden het Belgisch/Nederlands Destroyer Eskader, onder bevel van de Nederlandse KTZ H.P.Wirth, COMBNLDESRON; de eerste activering van BNLDESRON sinds de investituur van ABNL.

De ettelijke trainingssessies tussen de schepen onderling en de oefeningen aan boord van elk schip afzonderlijk

maakte dat de transit naar Flensburg vlug verliep.

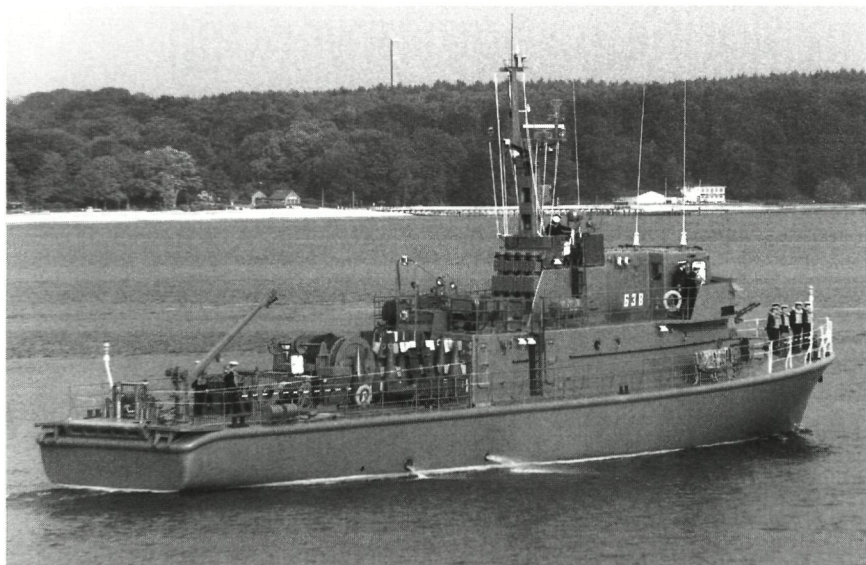
Op 7 juni liep BNLDESRON dan de marinebasis van Flensburg binnen, samen met nog 44 NAVO- en niet-NAVO schepen<sup>1</sup>.

De "Exercise Sponsor" (ES) voor BALTOPS 96 was Admiraal Leighton SMITH, CINCUSNAVEUR, met het operationele commando gedelegeerd aan Divisieadmiraal Robert WILLIAMSON, COMCARGRU-2, "Officer Conducting the Exercise" (OCE).

De nadruk dit jaar werd gelegd op het vrijwaren van de stabiliteit in de Baltische regio, het bevorderen van de interoperabiliteit en onderlinge verstandhouding tussen de NAVO en

<sup>1</sup> De USS HUE CITY, USS SPRUANCE en de Russische destroyer NASTOYCHIVY lagen in Ecknerforde.





**ORP SARBSKO**

niet-NAVO deelnemers, het aanleren en uitvoeren van de procedures bij maritieme embargo's, bij VN-vredesoperaties en humanitaire hulpverlening.

BALTOPS 96 bestond uit 2 fazen. Een 1st, de PfP-faze, van 10 tot 15 juni, en het 2e deel, een zuivere NAVO-faze, van 17 tot 21 juni.

Na de aankomst in Flensburg volgde er voor de deelnemende schepen een druk programma. Beleefdheidsbezoeken en recepties aangeboden door de US Navy, de Duitse marine en de lokale autoriteiten, persconferenties door COMCARGRU-2 en CINGER-FLEET en talrijke briefings en demonstraties om de bemanningen van de niet-NAVO marines vertrouwd te maken met NAVO-procedures, technieken, materialen en EXTAC's.

De "in port" evenementen omvatten ondermeer het vergelijken van zee-mansschappelijke handelingen, damage control familiarisaties en technieken bij de bevoorrading op zee, enz. Het Amerikaanse fregat USS Samuel Elliot Morison organiseerde "seamanship- & DC-olympics" waarop bemanningen hun praktische kennis in zeemanschap en damage control

procedures konden demonstreren.

De Finse snelboot Kotka testte het installeren van haar materiaal aan boord van NAVO-schepen.

Het personeel van de communicatie-departementen kregen aan boord van de Pieter Florisz een briefing over de communicatieprocedures welke tijdens de 1e faze aan bod zouden komen.

De USS Hue City, tevens vlaggeschip van COMCARGRU-2, gaf een familiarisatiesessie voor helikopterbemanningen terwijl aan boord van de USCG Gallatin een demonstratie plaatsvond over scheepsongevallen in havens of op volle zee, het effect hiervan op het zeemilieu en hoe men de daarmee gepaard gaande vervuiling kan beperken.

Het CIC-team van het Engelse fregat HMS Battleaxe gaf een "man board plotting drill" -demo.

Op 10 juni startte dan de PfP-faze. Alle schepen verlieten Flensburg onder begeleiding van de mijnenbestrijdingsschepen die een scheepvaart-route "mijnenvrij" gemaakt hadden. Na deze "MCM-leadthrough" splitsten de schepen zich in 6 afzonderlijke groepen<sup>2</sup> die dan elke naar hun

respectievelijke oefengebieden rond het Deense eiland Bornholm opstoomden.

In het draaiboek voor deze 1e faze had COMCARGRU-2 ervoor gezorgd dat elk schip kon optreden als "Officer Conducting a Serial" (OCS) bij een of meerdere van de 223 geplande serials.

Het programma van de WIELINGEN, ingedeeld bij Groep 2, omvatte:

- basismanoeuvres voor het opereren in een eskaderverband
- damage control
- principes van observaties van duikboten (detectie van periscopen hetzij visueel of via radar-detectie, sonar-tracking)
- het testen van de commando-, controle en wapenteams tijdens schietoefeningen
- zoek- en reddingsacties naar een "gezonken" duikboot en een "neergestort" vliegtuig
- het verlenen van assistentie bij een aanvaring op zee.
- simulatie van "escalating rules of engagement" bij een embargo-operatie (met het 100mm kanon en de .50 machinegeweren, werd geschoten op een gesleept doel dat een "niet-inschikkelijke embargoovertreder" simuleerde.

Op het einde van de PfP-faze liepen alle deelnemende schepen de Zweedse havens Karlskrona en Karlshamn binnen voor de Post Oefening Debriefing (PXD). Daarop aansluitend gaf Adm. Williamson een persconferentie waarbij hij zich zeer tevreden uitliet over de operationele inzet van de deelnemers en over de goede samenwerking die er was tussen de NAVO en niet-NAVO marines.

Volgens Adm. Williamson "was het een goede oefening voor het testen van de EXTAC's en het bevorderen van de interoperabiliteit tussen beide partners. Oefeningen zoals deze dragen zeker bij tot een nauwere samenwerking

<sup>2</sup> Groepen 1,2 en 3 omvatten de grotere oppervlakteschepen

Groep 4 omvatte de snelboten

Groep 5 bestond uit de mijnenbestrijdingsschepen

Groep 6 omvatte de bevoorradingsschepen en duikboten



king tussen de marines van beide partners maar versterken ook de politieke banden tussen de NAVO- en PfP-landen. Eens zullen de PfP-landen zo in staat zijn zich degelijk voor te bereiden voor deelname aan toekomstige oefeningen, VN-operaties en humanitaire opdrachten."

Wat echter opviel was dat sommige PfP-marines, misschien met uitzondering van de Russische en Poolse schepen, nog ver achter liggen op het gebied van technologie, communicatieapparatuur, radar en andere uitrusting aan boord. De kleinere niet-NAVO schepen, die slechts beschikten over 1 of 2 VHF/UHF kanalen, hadden het moeilijk met de opvolging en verwerking van de massa's berichten verstuurd tijdens de serials. Sommige PfP-schepen waren met moeite de Engelse taal machtig.

Vergeleken met de vorige 2 PfP-edities van Baltops in 1994 en 1995 kon men stellen dat er niet veel veranderd was qua inhoud van de manoeuvres en procedures en de meest voorkomende problemen tijdens de serials nog steeds de communicatie en taal was. Toch verklaarden de Russische en Poolse delegaties voorstander te zijn om in de toekomst de moeilijkheidsgraad van de oefeningen te verhogen en meer nadruk te leggen op de tactische procedures.

Een goed initiatief zou misschien kunnen zijn de PfP-faze te verlengen met 1 week, zodat een "free-play" faze kan ingevoegd worden. De 1e week zou dan nog steeds voorbehouden kunnen worden voor basisoefeningen inzake het manoeuvreren in eskaderverband, zeemanschap en communicatie, terwijl men dan tijdens de 2e week een fictief "embargo-scenario" uittest waarbij specifieke embargo-procedures en -technieken aan bod komen, samen uit te voeren met zoek- en reddingsoefeningen, bevoorrading op zee en waarbij de deelnemers tevens rekening dienen te houden met "opposing forces" (een fictieve vijand). De oefeningen zouden hierbij realistischer overkomen en de niet-NAVO schepen de mogelijkheid geven meer ondervinding op te doen.

Op 17 juni startte de NAVO-schepen dan met de 2e faze van BALTOPS96.

Nog steeds onder operationeel bevel van COMCARGRU-2, werden nu enkel NAVO-procedures en -tactieken uitgetest.

Deze faze, waaraan 31 schepen deelnamen, omvatte een fictief tactisch scenario waarbij in de "Purple Sea", een oefengebied in de wateren rond Bornholm, een fictieve agressor, Bornholmland de scheepvaartroutes rond Bornholm trachtte te controleren.

Daaropvolgend verzochten de "Purple League" naties de VN om bijstand en verschillende NAVO-marines stuurden hun schepen om de agressor tot inzicht te brengen. Doel van deze faze was het uittesten van operaties langs de kusten in een "multi-threat" omgeving alsook het evalueren van de tactische flexibiliteit en integratie van snelboten in een Task Groep van grotere schepen en dit via:

- "war at sea"-oefeningen waarbij de interoperabiliteit van de schepen, de tactische coördinatie en communicatie binnen de tasks-groepen getest werd (localisatie van "vijandelijke" schepen, de coördinatie van oppervlakte- en luchtseenheden tijdens de vijandelikheden)

- "Opposing RAS"-oefening omvatte een bevoorrading op zee tijdens een "gevechtssituatie"

- "GUNEX"-oefening waarbij de wapentechnische diensten aan boord getest werden op hun organisatie tijdens lucht/lucht- oppervlakte/lucht- en oppervlakte/oppervlakte gevechtssituaties (high speed firings met het 100mm kanon).

Daar waar er tijdens de 1e faze meer de nadruk gelegd werd op het "visuele" omvatte de 2e week meer het inzetten van de interne departementen aan boord, zoals de CIC- en CCS-teams.

De 2e faze werd dan afgesloten met de transit van de grotere schepen door een "mijneenvrij" gemaakte scheepsroute waarna de deelnemende schepen detacheerden van de BALTOPS-oefening om koers te zetten naar hun volgende havens.

Verschillende bemanningsleden van de WIELINGEN maakten tijdens BALTOPS van de gelegenheid gebruik een "cross-poll" te doen met de

andere schepen, ondermeer met het Deense Stanflex korvet HAJEN, de Finse snelboot KOTKA en de Aegis-kruiser USS HUE CITY. Levensomstandigheden, werkwijzen en de kwaliteit van het eten werden na hun terugkeer aan boord dan ook druk besproken.

Vooraleer te detacheren van het BNL-DESRON-eskader kwam KTZ. Wirth, COMBNLDESRON, nog aan boord om Commandant Van de Wal en zijn bemanning te bedanken voor hun inzet en professionaliteit tijdens deze oefening. Hij drukte tevens de hoop uit dan in de toekomst onze fregatten nog regelmatig aan het eskader zouden toegevoegd worden.

Voor de WIELINGEN was dit het officiële sein dat zij haar thuisreis kon aanvangen. Na de transit door het "Nord-Ostsee Kanal" (het Kielerkanaal) op 21 juni, liep het fregat op 22 juni in de vooravond haar thuisbasis Zeebrugge binnen.

Met dank aan:

Divisieadmiraal M. Verhulst en Commandore Thibaut de Maisières Korvetkapitein Marc Van de Wal, Commandant BNS WIELINGEN, en zijn bemanning.

Guy A. H. Toremans





# EENHEDEN bij de BALTOPS 96 - Pfp-faze

## GROEP 1

**onder bevel van COMBNLDES-  
RON, KTZ. H.P. Wirth, RNLN**

HMNS Pieter Florisz (NL)  
USS Samuel Elliott Morison (USA)  
HDMS Hvidbjornen (DEN)  
Malmo (SWE)  
ORP Kaszub (POL)  
Nastoychivy (RUS)

## GROEP 2

**onder bevel van de Commandant  
USS HUE CITY, Capt. T.L.  
Kaye, UNS**

USS Hue City (USA)  
HMS Battleaxe (UK)  
BNS Wielingen (BEL)  
HDMS Hajen (DEN)  
Kotka (FIN)  
Stockholm (SWE)  
Zemaitis (LIT)

## GROEP 3

**onder bevel van de Commandant  
USS SPRUANCE, Cdr. M. Wahl-  
strom, USN**

USS Spruance (USA)  
HMNS Van Nes (NL)  
HMNS Van Amstel (NL)

FGS Rheinland-Pfalz (GER)  
USCG Gallatin (USA)  
Turunmaa (FIN)  
HDMS Havkatten (DEN)  
Aukstatis (LIT)

## GROEP 4

**onder bevel van de Commandant  
2e Duitse FPB-Squadron Cdr. K.  
Beyer, GN**

FGS Donau (GER)  
FGS Albatros (GER)  
FGS Bussard (GER)  
FGS Falke (GER)  
FGS Geier (GER)  
FGS Kormoran (GER)  
FGS Kondor (GER)  
ORP Grom (POL)  
ORP Piorun (POL)  
ORP Metalowiec (POL)

## GROEP 5

**onder bevel van de Commandant  
42e Duitse MCMSquadron Cdr.  
H. Strasser, GN**

FGS Koblenz (GER)  
FGS Konstanz (GER)  
FGS Gottingen (GER)  
Kullen (SWE)  
Sulev (EST)  
Maru (EST)

Imanta (LET)  
Viesturs (LET)  
ORP Resko (POL)  
ORP Naklo (POL)  
ORP Sarbsko (POL)  
ORP Necko (POL)

## GROEP 6

**onder bevel van COMCARG-  
RU-2, Rear-Adm. R.C. Willi-  
amson**

FGS Spessart (GER)  
FGS Ammersee (GER)  
OPR Lech (POL)  
U-20 (GER) - duikboot  
ORP Orzel (POL) - duikboot  
Neptun (SWE) - duikboot

## Deelnemende vliegtuigen

Denemarken: F-16's

Duitsland: Maritime Patrol Aircraft  
Tornado's

Polen: MIG-21's ANAKONDA- en  
HAZE-helicopters

Zweden: Saab VIGGEN's Super  
PUMA-helicopter

USA: P3C Orion MPA's F-16's F-  
15's



ZEMAITIS (Litauwen)



# EENHEDEN bij de BALTOPS 96 - NAVO-faze

**UK:** -HMS Battleaxe

**USA:** -USS Hue City -USS Spruance  
-USS Samuel Elliott Morison -  
USCG Gallatin

## VLIEGTUIGEN

**Duitsland:** MPA's -TORNADO's

**Nederland:** MPA's

**USA:** F-16's -B-52's -KC-135's -  
AWACS -EC-130's



**HDMS HAJEN**

**Belgie:** BNS Wielingen

**Denemarken:** HDMS Hajen

HDMS Havkatten

HDMS Krieger

HDMS Huitfelt

HDMS Hammer

HDMS Rimfaxe

**Duitsland:** FGS U-13 FGS U-29  
FGS Reinland-Pfalz FGS Donau  
FGS Bussard FGS Kormoran FGS  
Kondor FGS Albatros FGS Geier  
FGS Falke FGS Gottingen FGS Koblenz  
FGS Konstanz FGS Spessart  
FGS Ammersee FGS Alster

**Nederland:** HMNS Pieter Florisz -  
HMNS Van Nes -HMNS Van AM-  
stel



**FGS BUSSARD**





# PANORAMA MARITIME

## LE TRAFIC RORO AU PORT D'OSTENDE

Jusqu'au début des années 70, Ostende était essentiellement un port touristique qui assurait le transit de passagers et de leurs véhicules entre le continent et les ports britanniques de Douvres et Folkestone.

**E**n 1972, la Régie des Transports Maritimes (RTM) qui exploitait ce trafic, allait opérer en pool avec British Rail sous la dénomination "Sealink" et introduisit le transport de fret roro sur ces liaisons transmanches.

L'armement français Schiaffino allait suivre en 1979 en inaugurant un service régulier roro sur la liaison Ostende-Douvres. Ce trafic allait être concentré sur Ramsgate en 1990 et repris peu après par l'armement Sally Line. En 1994, cette compagnie allait travailler de concert avec la RTM sur la liaison Ostende-Ramsgate. La RTM abandonnait ainsi le port de Douvres et mettait fin à plus de 150 ans de trafic avec ce port britannique.

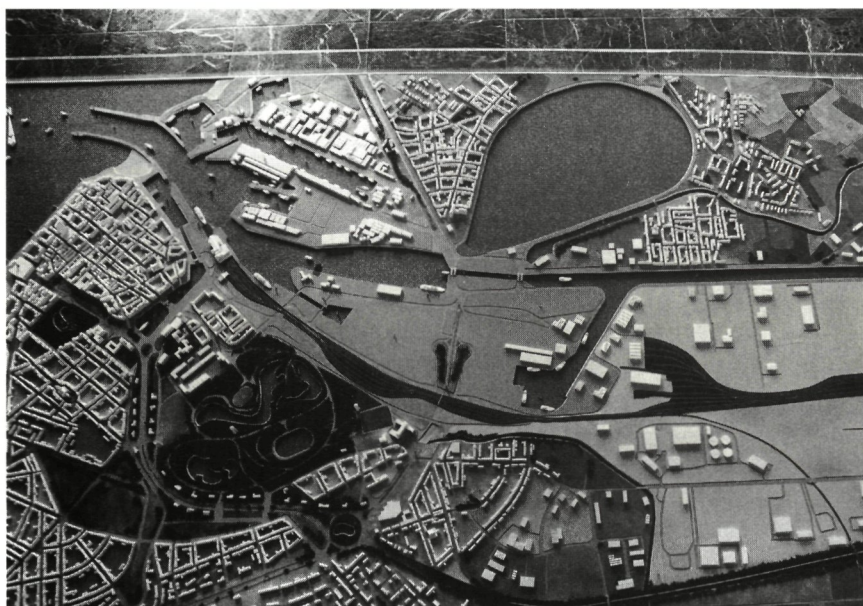
C'est donc ainsi qu'à partir de 1972, la fonction purement touristique du port d'Ostende fut progressivement dominée par le trafic roro, qui prit une

extension remarquable. En effet, alors que ce trafic était pratiquement inexistant avant 1972, il représente actuellement quelque 74 % de l'ensemble du trafic marchandises du port d'Ostende.

Tandis que le transit passagers régresse lentement sous la concurrence du Chunnel, le secteur roro parvient encore à se maintenir, si bien qu'on peut affirmer qu'Ostende est devenu essentiellement un port roro pour les liaisons transmanches.

### Une situation géo-économique exceptionnelle pour le roro

**S**i Ostende connaît un succès certain dans le domaine roro, c'est que sa situation géo-économique est particulièrement intéressante. En effet, la ville et son port sont situés au carrefour maritime des deux grands





axes de transport européens alignés nord-sud et est-ouest. Son environnement infrastructurel immédiat est également optimal vu la proximité d'un grand aéroport, de l'autoroute A10/E40 et des réseaux ferroviaire et fluvial.

C'est grâce à cette situation géographique privilégiée que d'importants trafics maritimes ont réussi à se développer entre Ostende et divers ports anglais situés sur l'autre rive de la Manche. De plus, Ostende est depuis longue date une tête de pont britannique sur le continent. Les alliances politiques et économiques entre la Flandre et l'Angleterre ont en effet toujours attiré bon nombre de navires et de trafics d'outre-mer dans cet ancien port de corsaires qu'est Ostende.

Pour ce qui est de la situation actuelle, spécifions tout d'abord que le complexe portuaire d'Ostende se compose de deux parties distinctes où s'effectue le trafic maritime: le port de l'État géré par le ministère des Communications, et le port de commerce sous tutelle communale. Il y a en outre des bassins réservés à la pêche maritime, au yachting de haute mer et à la Marine. Le caractère polyvalent des activités est donc évident et trouve son origine dans le contexte historique de la cité.

Le trafic ro-ro de la RTM

Le port de l'État est entièrement occupé par la Régie des Transports Maritimes (RTM) qui opère sur l'Angleterre à l'aide de trois ferries polyvalents. Ceux-ci transportent donc passagers, véhicules touristiques et fret ro-ro.

De 1972 à 1985, la RTM travailla en pool avec British Rail sur la liaison Ostende-Douvres. Ces 14 années de coopération "Sealink" furent les plus prospères pour la RTM car le volume de fret ro-ro transité fut presque quintuplé au cours de cette période. C'est d'ailleurs en 1984 que la RTM enregistra son record absolu avec 146.351 unités ro-ro transitées.

En 1986, la RTM alla coopérer avec Thownsend Thoresen, repris ensuite par P&O Ferries. Cette collaboration dura jusqu'au 1er janvier 1984, date à laquelle la RTM s'allia à l'armement Sally Line pour exploiter en commun la liaison Ostende-Ramsgate. Après 147 ans d'existence, la liaison Ostende-Douvres cessait ainsi ses activités.

Au cours de cette période 1986-94, la situation se dégrada sensiblement pour la RTM qui vit son trafic ro-ro commercial chuter globalement de 42%. De sérieuses difficultés financières, un manque de management commercial et d'adaptation à l'évolution moderne du trafic transmanche sont à la base de cette régression.

La période 1994-96 de la collaboration RTM-Sally affiche un status quo quant aux volumes ro-ro transités, cela malgré la concurrence du Chunnel. N'empêche que depuis l'année record 1984, le ro-ro commercial de la RTM chuta de 42%, tandis que le ro-ro touristique progressa de 9%. En tout, cela donne pour l'exercice 1995 un total de 2.104.178 tonnes transitées, soit 41% du trafic global du complexe portuaire. Résumons cette évolution dans le tableau I ci-dessous:

| Tableau I |                       |                      |
|-----------|-----------------------|----------------------|
| Année     | Véhicules<br>tourist. | Trailers/<br>camions |
| 1972      | 264.596               | 10.035               |
| 1975      | 264.378               | 62.709               |
| 1980      | 272.352               | 103.311              |
| 1984      | 237.131               | 146.351              |
| 1990      | 247.957               | 104.995              |
| 1993      | 280.447               | 82.427               |
| 1995      | 261.733               | 82.054               |

Le trafic ro-ro au port de commerce

Passons maintenant au port de commerce sous tutelle communale où l'armement français Schiaffino inaugurait en 1979 un service régulier ro-ro sur la liaison Ostende-Douvres. Il s'agissait d'un trafic tout fret qui connut immédiatement un succès remarquable. Aussi, songea-t-on à doubler le trafic en créant un deuxième service sur Ramsgate, ce qui fut fait en 1983.

Deux ans plus tard, tout le trafic fut concentré sur Ramsgate et fin 1986, Schiaffino prit possession d'un nouveau terminal ro-ro situé au Diepwaterkaai du port de commerce ostendais. L'armement français exploita ce terminal jusqu'à la mi-1990, date à laquelle il fut repris par Sally UK Holdings, filiale britannique du groupe Effjohn International.

Au cours de ces 10 années d'activité à Ostende, Schiaffino connut un succès croissant dû essentiellement à la qualité du service offert et à l'efficacité des rouliers alignés. C'est ainsi qu'en 1989, dernière année d'exploitation, les 69.364 trailers manutentionnés totalisaient 1,370 mio de tonnes de fret, soit 56% de l'ensemble du trafic maritime au port de commerce ostendais.

Quant à Sally Line, il poursuivit sur la lancée de Schiaffino et réalisa au cours des années 1990/93 un boni remarquable de 45%. A la date du 1er janvier 1994, Sally s'allia à la RTM qui abandonna Douvres au profit de Ramsgate. Au cours des années 1994/95, Sally commença à rétrograder sous la concurrence du Chunnel. C'est ainsi que son trafic ostendais chuta de 13% au cours de ces deux années pour ne plus atteindre que 76.700 unités de charge fin 1995. En tonnage, cela représente 1.698.368 t, soit 45% du trafic ro-ro dans le complexe portuaire d'Ostende. Résumons cela dans le tableau II ci-dessous:



| Tableau II - Port de commerce |                 |
|-------------------------------|-----------------|
| Année                         | Unité de charge |
| 1979 (6 mois)                 | 4.786           |
| 1980                          | 13.428          |
| 1985                          | 45.114          |
| 1989                          | 69.364          |
| 1990 (Sally)                  | 60.796          |
| 1993                          | 88.152          |
| 1995 (Sally/RMT)              | 76.700          |

### L'importance du secteur roro dans l'activité portuaire d'Ostende

L'importance du trafic roro effectué au port d'Ostende par les armements précités peut être résumée dans le tableau III. Il s'agit donc des tonnages cumulés dans l'ensemble du complexe portuaire.

| Tableau III - Total ro/ro |                              |                   |
|---------------------------|------------------------------|-------------------|
| Année                     | Tonnage ro/ro x 1.000 tonnes | % du trafic total |
| 1975                      | 1.582                        | 63%               |
| 1980                      | 2.697                        | 65%               |
| 1985                      | 3.800                        | 80%               |
| 1989                      | 3.943                        | 78%               |
| 1993                      | 4.200                        | 75%               |
| 1995                      | 3.803                        | 74%               |

Pendant la période 1980/95, le trafic roro a donc progressé de 41%. Ceci est un résultat plus que satisfaisant lorsqu'on sait que l'infrastructure du

port n'a guère profité de modernisations importantes au cours de ces années. Depuis 1995, un plan de rénovation fort ambitieux a démarré. Il s'étalera sur quelque 10 ans et coûtera environs 8 milliards de BEF. Pour ce qui est du roro, spécifions que l'avant-port doit être réaménagé pour la réception de jumbo-ferries et que de nouveaux postes d'accostage doivent être créés.

Pour ce qui est de l'année 1995, voyons brièvement les résultats obtenus dans le secteur roro. Sur un bilan global de 5.083.814 tonnes manutentionnées dans le complexe portuaire d'Ostende, 3.802.546 tonnes se composaient de fret roro, soit une part de 74%. Ce taux montre bien l'importance du roro pour les activités maritimes d'Ostende. De ces 3.802.546 tonnes, la RTM s'accapare 55% alors que Sally Line réalisait les 45% restants. Résumons tout ceci dans le tableau IV ci-dessous:

| Tableau IV        |            |      |
|-------------------|------------|------|
| Trafic ro/ro 1995 |            |      |
|                   | Tonnage    | Part |
| RTM               | 2.104.178t | 55%  |
| Sally Line        | 1.698.368t | 45%  |
| Total             | 3.802.546t | 100% |

Le fait que le complexe portuaire d'Ostende traite une part aussi importante de fret roro, en fait un port shortsea de première importance. Le roro est donc primordial pour Ostende et le plan de rénovation entamé récemment devra lui donner une nouvelle impulsion.

D'autre part, on envisage de faire de la RTM une compagnie maritime privée et de la gérer selon les règles du management moderne. Des ferries catamarans viendraient remplacer les unités existantes et de nouvelles

destinations outre-Manche seraient choisies. De pair avec la rénovation entamée, cette mesure devrait renforcer la compétitivité du port envers le tunnel sous la Manche.

Ainsi, le port d'Ostende demeurera un centre important de transit roro entre la Grande-Bretagne et le continent européen.

H. Rogie



# Bij gebrek aan visie en lobbywerk

## OOSTENDSE HAVENRENOVATIEWERKEN KENNEN SLAKKENGANG

De perikelen omtrent de toekomst van RMT zijn aan de orde van de dag in de Oostendse maritieme wereld. Dit neemt echter niet weg dat de problemen in verband met de havenrenovatie even acuut zijn. De kredieten hiervoor ontbreken, concrete realisaties slepen dan ook aan en er heerst onzekerheid over belangrijke opties. Gebrek aan visie en lobbywerk liggen aan de basis van deze slakkengang.

Zo bijvoorbeeld weet niemand of de geplande zeesluis van 10.000 ton ooit zal gebouwd worden. Sedert april 1993 is de bouw ervan principieel goedgekeurd door Openbare Werken. In 1996 moesten de eerste graafwerken aanvangen, maar bij gebrek aan de nodige kredieten stelde men zich tevreden met het uitvoeren van een bijkomende studie.

### Gebrek aan kredieten en lobbywerk

Waar toe deze sluis moet dienen, weet nog altijd niemand. Weliswaar bestaan er vage plannen om achter deze sluis een nieuwe achterhaven te bouwen met industriële functie. Welke maritieme bedrijven zich aldaar zullen vestigen blijft een raadsel. Men denkt aan het verplaatsen van een paar trafieken van massagoeieren die thans aan de Diepwaterkaai plaats vinden, maar of deze bedrijven achter een zeesluis willen verhuizen is hoogst onzeker.

Het nut van zo'n sluis wordt dan ook door velen in twijfel getrokken. Wellicht kan dat de reden zijn waarom Openbare Werken de uitvoering ervan alsmaar uitstelt. Het gevolg hiervan is dat de RYCO-jachthaven, gelegen aan de ingang van de ontworpen sluis, blijft uitkijken naar een nieuwe locatie. Maar ook op dat punt heerst de grootste onzekerheid. Wordt het de Halve Maan zoals oorspronkelijk gepland, of het bestaande Vuurtorendok, of nog een nieuw insteek-

dok op het klein strand? Niemand weet het.

Ook de noodzakelijke wegverbinding E40 - De Bolle komt maar niet van de grond. De definitieve verbinding kan er maar komen na de bouw van de 10.000 ton-sluis - dat is over zo'n 6 jaar - maar omtrent de geplande noodoplossing is er nog altijd niets beslist. Heel wat ontwerpen in verband met de havenrenovatie blijven dus in de mappen steken bij gebrek aan voldoende kredieten en efficiënt lobbywerk.

### Zeewezendok en Diepwaterkaai eerst aan de beurt

De vraag is nu wat er wel al verwezenlijkt is en voor welke werken de overheidskredieten al vastgelegd zijn. Qua realisaties valt er bitter weinig te vermelden. De eerste fase van de verbredingswerken aan het zeewezendok is omzeggens voltooid en dat is ook het enige dat uitgevoerd werd in het raam van het grote renovatieproject.

Wat nu de aan gang zijnde werken betreft, is enkel de 2de fase van voornoemd Zeewezendok te vermelden. Voor een bedrag van zo'n 600 miljoen BEF zal dit dok omgebouwd worden tot een groot ro/ro dok met een zwaai-diameter van 300 meter. Ro/ro-trafiek is immers primordiaal voor de Oostendse haven waar ze 74% van de globale zeetrafiek vertegenwoordigt. Zo alles volgens timing ver-



loopt, zal de aanleg van dit dok zo'n 5 jaar in beslag genomen hebben. Van een slakkengang gesproken.

Tenslotte zijn er nog de geplande aanbestedingen, maar ook hier is er weinig te vermelden. Zo hoopt men in het najaar 1996 de aanbesteding klaar te hebben voor de verlenging van de Diepwaterkaai met 300 meter kaai-muur. Deze zijn geraamd op 220 miljoen BEF, exclusief de aanleg van een 2de ro/ro-brug aldaar. Zo hoopt men tegen 1999 de hele Diepwaterkaai, van de Sally-terminal tot aan de vroegere Zeevaartschool, voor ro/ro-verkeer te kunnen gebruiken.

### Droomproject voor het nieuwe millennium

**D**at de noodzakelijke aanpassingen en renovatiewerken slechts bij mondjesmaat worden verwezenlijkt, belet niet dat sommigen blijven dromen van grootse projecten voor de Oostendse haven. Zo is er het pro-

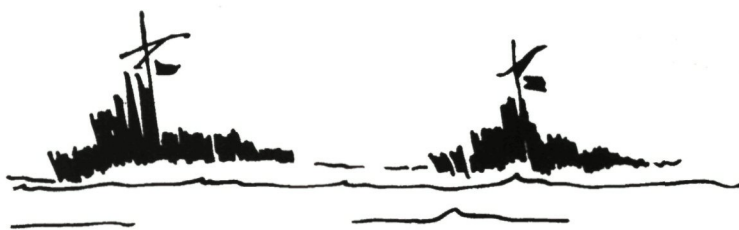
ject "Marina Fort Napoleon" ter hoogte van het Vuurtorendok bestemd voor zo'n 200 hoogzeeljachten en ook het project "Marina Klein Strand" dat ruimte zou bieden aan 500 jachten. Allemaal mooie initiatieven weliswaar, maar beslist droomprojecten voor het volgende millennium.

Wat de Oostendse haven in wezen behoeft, is in eerste instantie een eenheid van beheer voor het hele havencomplex. Pas dan kan een efficiënt management de haven in optimale omstandigheden runnen. Maar dan moet ook werk gemaakt worden voor een adequate infra- en superstructuur en het besteden van de schaarse kredieten aan noodzakelijke werken hiertoe.

Zoals wij het herhaalde malen aan-toonden in onze artikels, situeert de toekomst van de Oostendse haven zich op vlak van het shortsea-ro/ro-verkeer. Het is dus in deze optiek dat de haven verder moet uitgebouwd worden. De thans aan gang zijnde saneringsoperatie van RMT evolu-

eert in die richting: snelle catamaran-ferries die op rendabele routes volgens de regels van het moderne management zullen opereren. Ook de overige ruimten van het havencomplex moeten in die optiek uitgebouwd en uitgbaat worden. Pas dan zal de toekomst van de Oostendse haven veilig gesteld worden.

H. Rogie



**GOEKINT GRAPHICS**  
Industriepark, 8400 Oostende • Tel. (059) 51 43 43 • Fax (059) 51 44 43

**DRUKWERK  
DAT  
RENDEERT**

tijdschriften  
reklamedrukwerk  
horeca- en handelsdrukwerk  
kunstboeken



# Gezonde toekomst voor de haven van Gent

## Overzicht van het maritieme goederenverkeer in 1995

Een analyse van de kwantitatieve statistieken van de goederenoverslag in de haven van Gent bevestigt de trend die zich in zowat alle Noordwest-Europese havens aftekent. Sommige havens noteren hierbij enige percenten meer, andere enige percenten minder, maar deze kwantitatieve gegevens vertalen geenszins de fundamentele ontwikkeling in de havens, wel de algemene trend in het maritieme transport.

In totaal werd in de haven van Gent gedurende het jaar 1995 21,6 miljoen ton verhandeld.

Hierbij blijkt in eerste instantie een algemene teruggang van de aanvoer van vaste en vloeibare brandstoffen plaats te vinden. Er werden in de haven van Gent ongeveer 700.000 ton minder steenkool en cokes en ongeveer 440.000 ton minder petroleumcokes aangevoerd. Ook de aan- en afvoer van de vloeibare petroleumproducten verminderde. Voor gas- en dieselolie bedragen de cijfers -320.000 ton en voor de nafta -260.000 ton.

De goederenstromen die verband houden met de staalnijverheid vertonen in 1995 eveneens een negatieve tendens: mangaanerts -90.000 ton; ijzererts -130.000 ton; ruw ijzer -30.000 ton; plaatstaal en plaatijzer -500.000 ton.

Terwijl al deze goederenstromen vooral de massagoederen vertegenwoordigen die een onmiddellijke reflectie vormen van de economische ontwikkelingen in de zware industrie, beginnen de Gentse pogingen tot diversificatie van het goederenverkeer rond de minder zware goederen hun vruchten af te werpen.

Zo werd in de categorie meststoffen (bv. ureum, ammoniumnitraat) ongeveer 230.000 ton meer aanvoer genoteerd.

Ook de plantaardige oliën (+120.000 ton, dit is 7,5% meer dan in 1994) en aanverwante producten (zoals melasse) behoren inmiddels tot de vaste waarden in de haven van Gent. Vooral de palmolie (50.000 ton, dit is 40.000 ton meer dan in 1994) kende een doorbraak als een product dat nog nooit in een Belgische haven werd overgeslagen. Op deze trafiek entten zich andere plantaardige oliën, zoals zonnebloemolie, raapzaadolie, lijnolie en maïsolie. De verder uitbouw van deze goederenstromen zal zich vanaf 1996 ten volle ontwikkelen.

Eveneens kan worden gesteld dat de silo-activiteiten een goede evolutie kenden; omwille van de hoge prijzen van de tapioca in Thailand werd ongeveer 420.000 ton minder van deze producten ingevoerd maar er werd ook ongeveer 530.000 ton meer maïs vanuit de Verenigde Staten overgeslagen.

Goede cijfers werden geboekt voor de overslag van woudproducten, waarvan in 1995 ongeveer 40.000 ton meer werden behandeld.

Het paradepaardje van de haven van Gent, nl. de aanvoer van diepgekoelde vruchtesappen, scoorde weer beter dan het jaar voordien. In totaal werd zo'n 245.000 ton aangevoerd, dit is ongeveer 45.000 ton meer dan het jaar voordien.

Koploper voor het jaar 1995 is het ro/ro-verkeer in de haven. Het betreft uiteraard de resultaten van de aan- en afvoer van auto's (vooral

Honda en Volvo) en van de EuroBridge (Tor Line). Zowel de toenames van het autoverkeer, dat met ongeveer 70.000 ton steeg, als van de EuroBridge-transporten, die met zo'n 130.000 ton stegen, zijn goede voortekenen en kunnen grotendeels gerelateerd worden aan het soepele systeem van de havenarbeid in Gent. Alles laat voorzien dat zeker de EuroBridge-transporten nog in volume zullen toenemen.

De goede cijfers voor de diversificatie van de goederenstromen en de meer arbeidsintensieve overslag zijn gezonde tekenen aan de wand voor de toekomst van de haven van Gent.

De efficiënte en flexibele werksfeer, de uitbouw van het Kluizendok, het operationeel worden van het Petroleumdok en de toekomstige activiteiten van de Flanders Fruit Terminal zijn positieve ontwikkelingen die de toekomst van de haven van Gent als middelgrote polyvalente haven zullen schragen.

Maar steeds opnieuw bewijzen de cijfers i.v.m. de zeeschepen (3.020 zeeschepen met een totale bruto tonnenmaat van 24,3 miljoen ton - dit is een gemiddelde tonnenmaat van 8.032 bt, terwijl deze in 1994 7.775 bt bedroeg) de dringende noodzaak van een optimaler gebruik van de bestaande sluis in Terneuzen (d.w.z. het toelaten van grotere schepen, vervangen van de wipbruggen) en zeker de dringende noodzaak aan een sluis met afmetingen zoals die thans in alle Europese havens in gebruik zijn.

**Havenbedrijf Stad Gent**



# Heliflight 35 jaar oud..... Alouette III 25 jaar jong

Het gebruik van helikopters is aangewezen, hetzij voor dringende interventie, hetzij om anders onbenaderbare plaatsen te bereiken.

Handelbaarheid en beweeglijkheid zijn de twee kenmerken voor helikopters. Hun hulp is essentieel voor bepaalde steun-opdrachten voor de Marine, bij opzoeking en redding voor de internationale burger-scheepvaart, maar ook in het kader van de strijd tegen milieuvervuiling en de visserijkontrole. Sinds jaren zijn de activiteiten van de vloot ondenkbaar zonder de medewerking van de Marineflight, met basis te Koksijde. De Marineflight bezit drie toestellen van het type SE 316B Alouette III.



## 40ste Smaldeel

**O**p 1 april 1961 werd in Koksijde een nieuwe eenheid opgericht: de heliflight. Deze flight, uitgerust met vijf SIKORSKY HSS-1, moest de taak van de VEDETTES van de Lucht- en Zee reddingsdienst overnemen. Twee van de helikopters, van het type UH-1, werden door de Zeemacht gebruikt. In juni 1963 werd een tweede Flight opgericht, uitgerust met vijf SIKORSKY S-58C overgenomen van SABENA, met als opdracht het transport over korte afstand van materieel en personeel.

Op 1 april 1971 kreeg de heliflight het statuut van een Smaldeel met vier Flights: een Flight Zeemacht en een Flight Onderhoud. Om haar helikopters aan boord van schepen te kunnen inzetten besliste de Zeemacht om de HU-1 te vervangen door AL-OUETTE III. Op 11 maart 1971 werd het eerste toestel afgeleverd en op 29 april werd het derde toestel in ontvangst genomen.

Op 30 oktober 1974 kreeg het Heli Smaldeel officieel de benaming van

"40 Smaldeel Heli" en erfde zo de naam van het Luchttransport Smaldeel dat op 14 april 1954 in MELSBROEK werd opgericht met C-119 FLYING BOXCAR. Na reeds op 1 mei 1955 om economische redenen te worden ontbonden werd het 40 Smaldeel op 30 september 1959 terug opgericht na de onlusten in BELGISCH CONGO. Uiteindelijk werd het Smaldeel op 1 juli 1973 ontbonden als gevolg van de vervanging van twee Smaldelen C-119 door één Smaldeel C-130H.

Het nieuwe ontworpen Smaldeelkenteken werd op 24 april 1973 officieel erkend: een om hulp vragende hand in het water met daarboven de reddende helikopter. Als devies draagt het kenteken de toepasselijke spreuk "Aude Audenda", waag wat gewaagd moet worden.

Met 1976 brak voor het 40ste Smaldeel een nieuw tijdperk aan: na een intensieve trainingsperiode bij de Royal Navy in CULDROSE, GB, werden op 8 november vijf nieuwe WESTLAND SEA KINGS MK 48 overgevlogen. Vanaf 1 april 1977





namen zij de taak van de SIKORSKY in de SAR rol over. De HSS-1 zou echter nog tot 1986 in dienst blijven, enerzijds als transport helikopter en anderzijds voor de basisopleiding van helikopterpiloten: de laatste vlucht van de "Siko" werd uitgevoerd op 5 december 1986. Door de soms zeer zware reddingsoperaties geniet het 40 ste Smaldeel ondertussen van een uitstekende reputatie in binnen- en buitenland, zowel bij militairen als bij burgers.

W. Bosteels

#### SUD AVIATION - AEROSPATIALE SE - 316B ALOUETTE III

|                   |  |   |
|-------------------|--|---|
| M-1 OT - ZPA 1812 | 1971 F. ZWBE<br>11/03/71 M-1<br>11/03/71 M-1<br>1988 M-1<br>a/b Zinnia<br>25/07/88 M-1 | Testvlucht te Marignane<br>Levering Zeemacht<br>Operationeel Heliflight, 40ste Smaldeel Koksijde<br>Deelname Operaties Octopus in de Perzische Golf<br><br>Perzische Golf, bij een nachtlanding a/b Zinnia, zware beschadiging.<br>Overgebracht van Djibouti naar Koksijde met C.130. Hersteld te Koksijde. |
| M-2 OT - ZPB 1816 | 1971 F-ZWBF<br>11/03/71 M-2<br>11/03/71 M-2  | Testvlucht te Marignane<br>Leveing Zeemacht<br>Operationeel Heliflight 40ste Smaldeel Koksijde  |
| M-3 OT - ZPC 1817 | 1971 M-3<br>27/04/71 M-3<br>27/04/71 M-3   | Testvlucht Marignane<br>Levering Zeemacht<br>Operationeel Heliflight 40ste Smaldeel Koksijde.   |





# De Navy-flight van de Belgische Luchtmacht

"Papa Charlie, turn port one-zero degrees". "One-zero port, Papa Charlie", en de Alouette III N° 1817 zwenkt 10 graden naar links om zich in positie te zetten voor "Juliet-Hotel", het commando- en logistiek steunschip A960 "GODETIA" van de Belgische Zeemacht. De "battman", of Flight Deck Officier (FDO) bijgenaamd "Luitenant Carotte (wortel)" vanwege zijn overall, neemt ons nu onder zijn hoede voor de korte finale en de landing op het dek en staat in verbinding met de operator radar van de GODETIA die ons tot daar had gegidst. We voeren dus onze "final approach" uit aan bakboordzijde van het schip en evenwijdig aan zijn seinpaletten van de FDO.<sup>1</sup>

Wanneer wij ter hoogte komen van het landingsplatform, doch een 2- tot 3-tal meter erboven, strekt hij de armen zijwaarts en wij komen tot een relatieve stilstand ten opzichte van het vaartuig. Vervolgens nodigt hij ons uit, door een beweging met de rechterarm, om ons te komen positioneren boven de "H" die op het landingsplatform is geschilderd. Van zodra we stationair hangen boven dit punt na een zijwaartse verplaatsing, laat

hij de armen zakken om ons daarmee te signaleren dat we correct gepositioneerd zijn voor de landing op het dek. De piloot zet de collectief in lagere stand <sup>2</sup>, en controleert de beweging van de helikopter aan de hand van de stick <sup>3</sup>, en stuurt lichtjes bij naar links om de richting te bewaren. We landen op het dek, de Alouette drukt zich daar de schokdempers samengeperst worden. Onmiddellijk haasten vier man dekpersoneel zich om de heli aan de boot vast te haken. Een vijfde man komt de schuifdeur openen, waarbij ik er op let mijn gordels los te koppelen, de helm aan boord te laten en mijn fotomateriaal niet te beschadigen, wat niet evident is als men zo ingepakt zit in een "immersion suit" (een soort integrale overall in rubber die qua maat aanpasbaar is door middel van velcro) en een reddingsvest daar bovenop!

Pas dan constateer ik dat er veel volk op het dek staat. Onafgezien van de battman, de vier man die de helikopter vastleggen en de elektriker die me is komen "ontvangen" (of eerder me opvangen!) bij het uitstijgen van de helikopter, zijn er nog twee brand-

weerlui in brandwerende kledij, twee duikers, een verpleger en een dekoverste, hetzij in totaal 12 personen.

Eens de voorstellingen voorbij en het toestel terug vertrokken met een stagiair aan boord, verzekert al het personeel me eensgezind dat de Alouette III, ondanks een gevorderde leeftijd en een nogal zware uitrusting de ideale helikopter is voor dit soort operaties.

Tot diezelfde conclusie kwamen zeker de verantwoordelijken van de Zeemacht op het einde van de jaren 60, toen helikopters dienden aangeschaft te worden voor zendingen boven zee vanaf schepen. Maar laat ons beginnen bij het begin...

De geschiedenis van de Zeemacht (Force Navale in 't Frans) begint nu reeds 150 jaar geleden, in 1832 meer bepaald, wanneer de Belgische troepen zich meester maakten van Hollandse kanonnierschepen op de Schelde. Dit feit leidt tot de geboorte van de allereerste Belgische Marine: de Koninklijke Marine. Maar deze wordt afgeschaft in 1862, om vervolgens opnieuw geboren te worden tijdens de Eerste Wereldoorlog

---

<sup>1</sup> Het landen op het achterdek van een vaartuig gebeurt steeds in drie fazen: - de nadering parallel aan de vaarrichting van het vaartuig en aan de linkerkant, dit voor het geval dat er zich een probleem zou voordoen en zodat dit de piloot de kans laat, in het slechtste geval, een crash op het landingsdek te vermijden ofwel om een nieuwe omcirkeling te beginnen in betere omstandigheden.

-De zijwaartse verplaatsing om de helikopter te positioneren boven het landingsdek.

-De eigenlijke landing.

<sup>2</sup> De "Collectief" is de hendel die zich links van de piloot bevindt en die gelijktijdig de stand van alle rotorbladen bestuurt om zo de helikopter te laten stijgen of dalen. Dikwijls gebeurt de eindfase van de landing op het dek met behulp van de "harpoen", een soort haak die uit de heli neergelaten wordt en die aan het daartoe voorziene rooster op het landingsdek vasthaakt, om zo het toestel vast te houden aan het dek van het schip onmiddellijk na de landing. Aan boord van de Alouette III wordt de harpoen in werking gezet door de piloot wanneer hij de "collectief" instelt op een "pas" kleiner dan 0,2 (20%), dus zeer klein (er is minstens 0,7 nodig om de helikopter in de lucht te houden). Gezien het mooie weer en het feit dat de Papa-Charlie die dag niet met een harpoen was uitgerust, heb ik dus zo'n manoeuvre niet kunnen meemaken.

<sup>3</sup> De "Cyclique" is de conventionele "stick" die toelaat om de helikopter in de ene of de andere richting te doen bewegen, door op andere manieren in te werken op de "stand" van de hoofdrotorbladen (door overbrenging).



onder de benaming "Dépôt des Equipages". In 1918 verandert de naam in "Corps des Torpilleurs et Marins" en in 1926 voor de tweede maal, wordt het marinekorps ontbonden.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog worden de Belgische Vrijwilligers in Engeland gehergroepeerd in de schoot van een Belgische Sectie van de Royal Navy (min of meer zoals in de Royal Air Force) die tot de geboorte zal leiden op 01 februari 1946 van de Zeemacht zoals wij die nu kennen, met het verschil, dat deze zal afhangen van de Minister van Communicaties tot in 1949, wanneer ze onder voogdij komt van de Minister van Landsverdediging.

Wat de geschiedenis van de Heliflight betreft, zijn oorsprong situeert zich in de jaren vijftig. Toendertijd begon de helikopter zijn adelbrieven te verwerven qua polyvalentie en betrouwbaarheid, en de Staf van de Zeemacht buigt zich over de vraag om dit soort toestellen aan te schaffen, hoofdzakelijk voor mijnenvoegoperaties, de hoofdopdracht toevertrouwd aan de Zeemacht. De keuze van helikoptertype valt op twee Sud Aviation HSS.1 (een in Frankrijk onder licentie gebouwde versie van de befaamde SIKORSKY S-58), identiek aan de drie exemplaren aangeschaft door de Luchtmacht, met dit verschil dat de toestellen van de Marine een geschilderd anker hebben op de driekleur-cocarde en een grote veegboom gemonteerd onder de romp hebben. Anderzijds zijn de "Siko's" ZM (Zeemacht) gecodeerd: B-7/OT-ZKG en B-8/OT-ZKH, terwijl deze van de Lum (Luchtmacht) geïmmatriculeerd zijn als: B-4/OT-ZKD, B-5/OT-ZKE en B-6/OT-ZKF. Al deze toestellen zijn samengebracht in de schoot van de Heliflight te Koksijde waar - in perfecte symbiose - "zeelui" en "vliegeniers" de installaties van de basis gezamenlijk gebruiken.

De eerste twee ZM-piloten, Rabijns en Bawin, zullen hun vorming van piloot "lucht-zee" volgen in het vormingscentrum van de V.S. Navy te Pensacola in Florida, waar ze hun "vleugels" behalen. Maar zoals vlug

zal blijken dat het logischer is de toekomstige Zeemachtpiloten te integreren in de LuM-promoties en die dan hun vorming krijgen op Stampe & Vertongen SV-4b, vervolgens op CM-170 Fouga Magister en tenslotte conversie krijgen naar "heli". Wat de maintenance betreft wordt die toevertrouwd aan de Luchtmacht, omwille redenen van gezond verstand.

De twee HSS.1, getooid met het anker zijn dus operationeel vanaf 1 april 1961 en een uitstekende sfeer heerst in Koksijde, zowel aan de kant van de ZM als van de LuM. Het dient gezegd dat het nogal moeilijk valt om de piloten en de boordmechaniekers uit elkaar te houden, want zelfs bij opdrachten (zendingen) zijn de bemanningen meestal gemengd en vliegen evengoed op ZM-toestellen als LuM-toestellen. Enkel en alleen de insignes, badges en graden laten uiteindelijk toe om het onderscheid te maken. Kortom, men kan zich niets beter wensen als sfeer en als perfecte intermachtsamenwerking.

Het anker alsook de veeguitrusting verdwijnen van de "Siko" Kilo-Hotel omstreeks 1978, op het ogenblik dat deze helikopter afgevoerd wordt in de Luchtmacht. Hij zal vervolgens ingezet worden in de schoot van de Short Range Transport Flight tot 19 juli 1986, datum van zijn laatste vlucht, en zal zo de allerlaatste militaire S-58/CH-34/HSS.1 zijn, operationeel in Europa.

Daartegenover staat, dat de Kilo-Golf zijn loopbaan zal beëindigen op dramatische wijze, wanneer hij op 7 januari 1976 een noodlanding op zee moet maken op slechts 75 meter verwijderd van het strand van St.-Idesbald, als gevolg van een defecte motor. Het toestel zal onmiddellijk zinken en de redder-duiker SERVILLE zal geklemd blijven zitten aan boord; de ongelukkige zal omkomen door verdrinking nog vooraleer men hem kan vrijmaken.

Maar ondertussen voert een nieuwkomer fier het anker te Koksijde: het betreft de Sud Aviation SE-316B Alouette III, indertijd door talloze piloten zowel burgerlijke als militaire,

beschouwd als een van de beste helikopters ter wereld. Drie toestellen van dit type worden besteld, en in 1971 worden ze in dienst gebracht in de schoot van de Navy Flight met de kenletters: M-1/OT-ZPA, M-2/OT-ZPB en M-3/OT-ZPC. Vanwege het feit dat de Luchtmacht dit type helikopter niet heeft, wordt dus een sectie maintenance opgericht in de Navy Flight. Aldra zullen de mechaniekers ZM zo'n ervaring opbouwen dat hun atelier zal kunnen beschouwd worden als een der beste in België, zelfs in Europa. Het is ook interessant te noteren dat de Navy Flight, naast de routinerevisies, tevens het groot onderhoud - om de 1200 uren - zelf uitvoert te Koksijde, dit in tegenstelling tot de andere helikoptereenheden in België.

De keuze voor dit type lichte helikopter werd ingegeven door de kleine afmetingen van de landingsdekken van de commando- en logistieke steunschepen A960 GODETIA en A961 ZINNIA, respectievelijk in de vaart gebracht op 3 juni 1966 en op 22 september 1967. Inderdaad, de opdracht van de Navy Flight verandert: ze zal als taak hebben de verbindingen en bevoorrading tussen schepen onderling en tussen de schepen en de wal te verzorgen. Bovendien heeft ze als secundaire opdrachten: de controle van de vervuiling op zee, het toezicht op de visserijzones, de redding op zee, enz... In juli 1976, wordt zelfs een Alouette III van de Zeemacht gebruikt voor dringende medische hulp vanuit het hospitaal A.Z. Sint-Jan te Brugge, ter vervanging van de helikopter van de Civiele Bescherming ook een Alouette III, maar van het type SA-319B Astazou, die op dat ogenblik buiten dienst was.

Nu en dan voert de Flight Heli een zending uit met een exotisch tintje naar verre streken. Meer bepaald is er steeds een Alouette III die de ZINNIA of de GODETIA begeleidt wanneer deze in het buitenland opereren.

Zo gebeurde het dat in 1979, in het kader van een gigantische gezamenlijke oefening van de Belgische en Zairese legers in Kitona dat de ZINNIA de logistiek verzekert terwijl de





Alouette Papa-Charlie de liaison verzorgt tussen het schip en Kitona, basis van de Belgische commando's.

Vanaf 21 september 1987 neemt de Zeemacht deel aan de beschermingsoperaties voor de koopvaardisschepen en mijnenvegers in de Perzische Golf, in de schoot van een internationale interventiemacht, tijdens de zwaarste periode van de Iraans-Iraakse oorlog. Onder de Belgische schepen is er de ZINNIA met aan boord de Alouette III OT-ZPA die er ingezet wordt door liaison- en observatieopdrachten. Het verblijf in de Golf wordt echter ingekort, want tijdens een nachtvlicht in juni 88 slaat de helikopter neer op het water. Zeer gelukkig behoudt de piloot echter zijn koelbloedigheid en vindt de controle over de helikopter terug na de impact, zodat hij kan landen op het dek van de ZINNIA. De onderkant van het toestel heeft enkele lichte beschadigingen opgelopen, maar wat de technici het meest verontrust, is het corrosieprobleem. Ondanks een onmiddellijke, voorlopige herschildering wordt het wenselijk geacht om de Alouette naar Koksijde terug te sturen om een ad-hoc-behandeling te ondergaan. Zodoende wordt de helikopter enkele dagen later, ter gelegenheid van het aanmeren in de haven van Djibouti, ingeladen in een C-130 van de Luchtmacht met bestemming België. De opdracht van de Flight Heli in de Golf wordt dus prematuur afgebroken.

In 1989 wordt opnieuw de helikopter van de Civiele Bescherming besproken. Als gevolg van een Ministeriële beslissing staat deze helikopter namelijk als aan de grond genageld sedert 15 oktober 1986. In januari 1989 wordt er vervolgens afstand van gedaan aan de Zeemacht tegen een symbolisch bedrag, maar gezien de noodzakelijke onkosten om alles terug in goede staat te brengen, en dit naar de normen van de Zeemacht, wordt er besloten om deze helikopter niet te gebruiken. Hij wordt omgeruild bij Aerospatiale tegen wisselstukken bestemd voor de drie andere Alouettes van de Zeemacht die zelf niet zullen vervangen worden voor het jaar 2000. De ZINNIA, geflankeerd door de mijnenjagers IRIS en MYOSOTIS, verlaten op 17 augustus 1990 opnieuw Zeebrugge met bestemming Perzische Golf. Als gevolg van de Iraakse invasie in Koeweit heeft België namelijk besloten om deel te nemen aan de inplaatsstelling van een internationale macht, bedoeld om een economische blokkade te leggen rond Irak, en stuurt daartoe drie schepen om de Britse, Franse, Nederlandse, Australische en Amerikaanse vloot te vervoegen. Aan boord van de ZINNIA wordt - uiteraard - een Alouette III meegenomen: het betreft ditmaal de Papa-Bravo en de piloot is Luitenant-ter-zee Dirk Stremens die, als alles volgens plan verloopt, zal terug zijn in België tegen nieuwjaar, ter gelegenheid van

de aflossing van de bemanning.

Tegenwoordig is de Navy Flight samengesteld uit vier piloten "Full time", die elk ongeveer zo'n 250 tot 300 vliegreuren per jaar maken en die vervoegd worden door enkele "bezoekende" piloten die in dienst zijn bij andere Zeemachteenheden. We vermelden onder die "bezoekende" piloten Prins Laurent, die zijn vleugels van helikopterpiloot op 20 maart 1990 opgespeld kreeg na een gecondenseerde vorming te Koksijde. Bijgevolg heeft onze Marine geen gebrek aan piloten, dit in tegenstelling tot de Luchtmacht of het Licht Vliegwezen van de Landmacht. Ook interessant om te noteren is dat al het personeel van de Navy Flight in de eerste plaats een zeeman is, boven vliegend personeel of luchtvaarttechniker.

Dat is bijvoorbeeld de reden waarom een kandidaat-piloot zijn opleiding slechts kan starten nadat hij eerst gedurende twee jaar Dek-Officier is geweest. Bovendien mag hij op dat ogenblik niet ouder zijn dan 31 jaar. Vervolgens, na het slagen in de testen voor medische geschiktheid en psycho-technische testen, zal hij zijn scholing aanvangen in de Luchtmacht, meer bepaald in de EVS (Elementaire Vliegschool), waar hij zal leren vliegen op SIAI SF-260M Marchetti. Daarna gaat hij naar de school voor het Licht Vliegwezen te Brassaat, waar hij op Alouette II zijn



conversie naar helikopter krijgt. Ten slotte zal hij conversie krijgen naar Alouette III, zijn "ver-zeemacht-ing" en zijn kwalificatie IFR op de toestellen van het Escadrille 225 van de Franse Marine te Lanvéoc-Poulmie in de schoot van de Specialisatieschool voor helikopters-aan-boord (Ecole de Spécialisation sur Hélicoptères Embarqués) (ESHE). Maar daar blijft het niet bij. Na zijn 80 vliegingen in Frankrijk zal hij nog 50 uren in Koksijde vliegen die hem zullen toelaten om vertrouwd te raken met de opdrachten die specifiek voor de Zeemacht zijn en het is pas na ongeveer 500 vliegingen te hebben volbracht dat hij zal beschouwd kunnen worden als "operationeel piloot". Na ongeveer 750 uren zal hij de opleiding aanvatten voor landingen op het dek aan boord van de ZINNIA en de GODETIA. Na de voltooiing van deze opleiding zal hij dus in staat zijn om alle mogelijke soorten opdrachten van de Zeemacht uit te voeren en zal hij de kwalificatie krijgen van "boordpiloot". Na verloop van enkele jaren mag hij ook instructeur worden na opnieuw een stage gevolgd te hebben te Lanvéoc-Poulmie.

Voor de boordmechaniekers zijn twee manieren van recrutering mo-

gelijk. Allereerst kunnen ze afkomstig zijn uit de Zeemacht - net zoals de piloten - waar ze als technisch-onderofficier tewerkgesteld zijn. Maar ze kunnen evengoed van buiten de Zeemacht worden gerecruteerd, dit sedert onlangs, en in het kader van een testproject dat momenteel loopt in de Zeemacht. Vervolgens wordt de kandidaat naar de Technische School van de Luchtmacht gestuurd in Saffraenberg. Daarna krijgt hij een "job-training" te Koksijde om helikoptertechnicus te worden. Wat later kan hij boordmechaniker worden en bekomt zijn brevet na 5 jaar actieve dienst. Zoals we kunnen vaststellen, vergt deel uitmaken van de Zeemacht, zowel van de piloten als van de technici, veel vaardigheid en geduld, maar het is de prijs die moet betaald worden voor het kunnen verzekeren van de veiligheid.

Momenteel bestaat de Heli Flight ZM 25 jaar, die nog voor ettelijke jaren verbonden zijn aan de trouwe Alouette III, al dromen sommigen van de Dauphin 2.

Er werd trouwens nog niets beslist tot op heden en regelmatig zullen de vakantiegangers en de kustbewoners nog het karakteristieke gefluit horen

van de Alouette III, die sedert kort het opschrift "Marine" draagt in plaats van het te gecompliceerde "Belgische Zeemacht - Force Navale Belge".

**P. Gillard**

De schrijver houdt eraan de Fregatkapitein (b.d.) R. Van Ransbeek, de Commandanten E. de Séjournet, J. Fouyn, P. Lejeune, M. Verheyen en 1MR Coens en Jodts te danken, met wiens hulp dit artikel kon worden gerealiseerd. De dankbetuiging is tevens bedoeld voor de gehele technische dienst van de Navy Flight te Koksijde voor hun sympathie en hun excellent onthaal.

# VALCKE INDUSTRIES

N.V.

VICTORIALAAN 3,B- 8400 OOSTENDE

TEL. 059/ 32.18.14 - FAX. 059/ 32.11.35

METAALCONSTRUCTIES  
LASWERK EN MACHINEWERK  
SCHEEPSHERSTELLINGEN  
HYDRAULIEK

DIESELMOTOREN  
STROOMAGGREGATEN  
POMPGROEPEN  
LASERUITLIJNINGEN

BRANDBLUSINSTALLATIES  
THERMISCHE ISOLATIE  
AKOESTISCHE ISOLATIE  
24 UREN SERVICE



# SEAFRONT TE ZEEBRUGGE

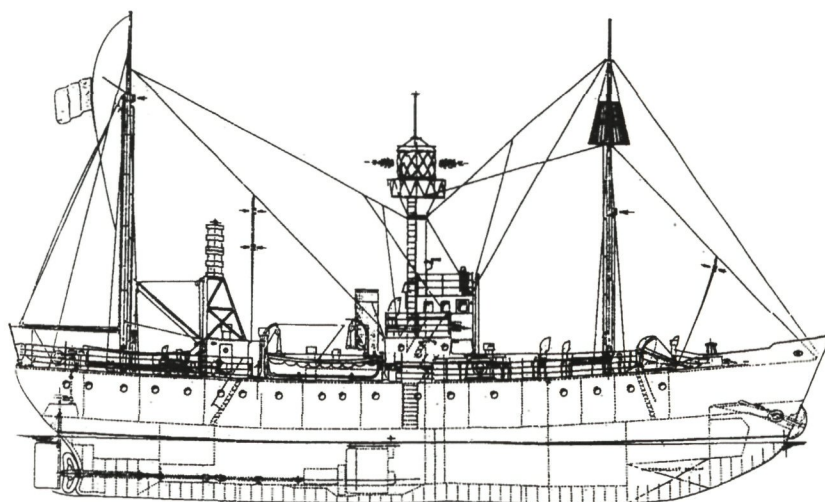
In en rond het dok van de voormalige vissershaven te Zeebrugge richt N.V. SEAFRONT een gloednieuw toeristisch project in met internationale ambities. De speerpunt van deze attractie is een "Drijvend Museum" met tot nu toe 2 bezienswaardige schepen. Aan boord van de Westhinder, dat dienst deed voor de Belgische Kust, maakt men kennis met het gezapig leven van een drijvende vuurtoren anno 1958. Overdag attendeert het lichtschip de aanwezigheid van een toeristische attractie op door zijn rode kleur en monumentale afmetingen. 's Avonds en 's nachts worden met hetzelfde doel de lichten in de toren aangestoken. In het geheimzinnige zwarte gevaarte, een voormalige Russische duikboot van de fox-trot-klasse, komen de adembenemende avonturen "2000 mijlen" onder zee opnieuw tot leven. In het ruim wordt je geïnitieerd in de wondere wereld van de onderzeeërs.

## Het lichtschip "DE WESTHINDER"

De opdracht van dit schip is "gezien worden".

Het bezoek aan het schip wordt gesitueerd in een welbepaald tijdsbeeld. Het werd gebouwd in 1950 en kon virtueel bezocht worden in 1958, het jaar van de wereldtentoonstelling te Brussel. Het feit dat we met een tijdspanne te maken hebben van meer dan 40 jaar, zullen vooral de oudere bezoekers een stuk van hun jeugd hier terug vinden. Het bezoek is een nostalgische reis in de tijd.

De scènes aan boord van het lichtschip worden ondersteund door geluiden: het BONKEN van de scheepsmotoren, het RUISEN van de generatoren, het ROLLEN van de golven tegen het schip, het PIEPEN van een telegraaf, het RAMMELEN van potten en pannen uit de keuken. Het schip



is een op zichzelf staande wereld.

De motorkamer kan het publiek niet bezoeken. Door een kijkvenster krijgt het publiek een overzicht van de machinekamer. Deze ruimte baadt in een onwezenlijk TL-licht. De motoren die de generatoren aandrijven voor de energielevering aan de "phares" brullen onophoudelijk en maken van de sfeer een allesbehalve uitnodigende ruimte.

Via een bezoek aan dit drijvend huis dringt men binnen in de persoonlijk leefwereld van de negen bemanningsleden. De inrichting van hun kajuiten typeren hun karakter samen met hun hobby's die gaan van meteoroloog, vogelliefhebber, radioamateur, ecooloog, visser enz. Om hun privacy te garanderen werden de deuren van hun kajuiten zo geplaatst dat men van op de gang geen overzicht kan krijgen over de achterliggende private leefruimte. De visualiteit kan echter wel verbeterd worden door het aanbrengen van extra kijkgaten en het verwijderen van schotten tussen de cabines. Het oordeelkundig aanbrengen van spiegels, videocamera's en monitoren geven een beeld dat veel geheimzinniger is dan hetgeen men ziet door een gewoon kijkgat.

Wat de technische kant betreft kunnen wij zeggen dat dit schip een lengte heeft van 42,20m een breedte van 7,90m. en een snelheid van 8 knopen.

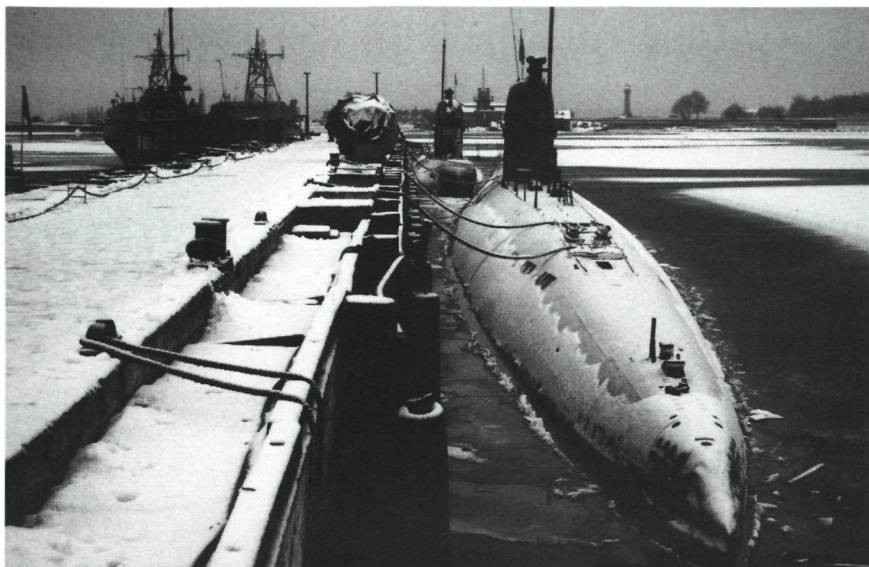
## De Russische onderzeeër U-480

Het thema van deze duikboot is "verbergen".

De Sovjet Foxtrot-klasse onderzeeërs werden ontwikkeld uit de ondervinding opgedaan tijdens W.O.II. Ze werden gebouwd tussen 1958 en 1971 op de werven van Sudomekh, Rusland. De U-480 werd in 1967 te water gelaten, werd ingedeeld bij de Baltische Vloot en opereerde vooral in de Middellandse Zee en het Noorden van de Atlantische Oceaan.

Hij heeft een lengte van 91,30 m en behoort tot het meest succesvolle type dat ooit werd gebouwd. Geen enkele onderzeeër van deze klasse werd verloren door ongevallen. Deze vaartuigen konden ononderbroken op grote diepte opereren voor vier opeenvolgende dagen waarna ze tot op 7 meter moesten komen (snorkel-diepte) om de lucht te verversen. 90 dagen op zee waren normale operationele periodes, waarna een onder-





Foxtrot U-480 te Sint-Petersburg (december '94)

De laatste opdracht van de U-480 was de deelname van de Jaarlijkse Vlootparade in St.-Petersburg in de zomer van 1994. Vandaag de dag is het FOXTROT-type volledig uit dienst genomen .

Het Seafront-project opende op 28 juni 1996 officieel zijn deuren. Naast de vorige 2 besproken schepen, komen daar straks nog heel wat attracties bij.

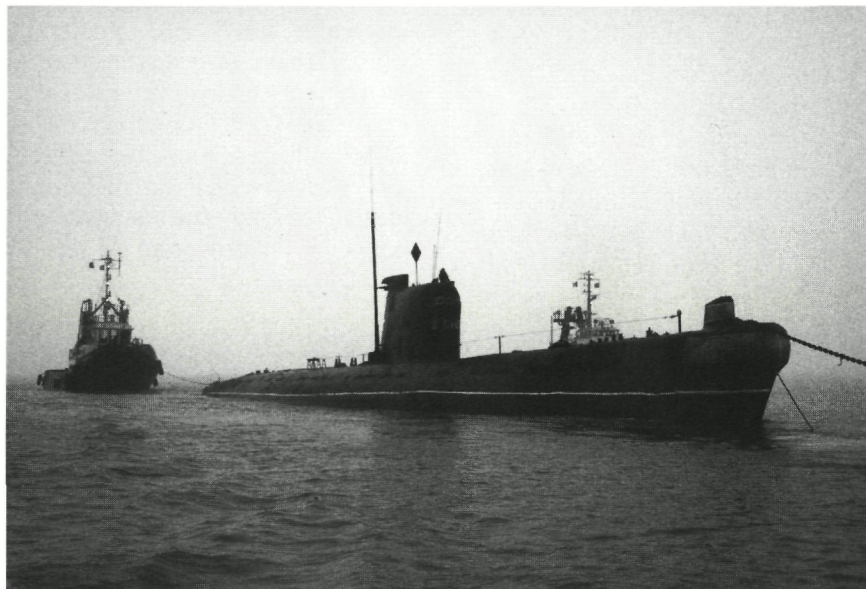
**EEN AANRADER !!!!!!!!!!!!!!!**

**Chr. Cappon**

houdsbeurt volgde.

Zijn voornaamste wapen was de torpedo waarvan er 22 konden ingescheept worden. Deze waren eveneens vervangbaar door zeemijnen die ook via de torpedolanceerbuisen geplaatst werden.

De bemanning bestond uit 12 officieren, 12 onderofficieren, een politiek commissaris en 50 matrozen waarvan een groot deel dienstplichtigen tot drie jaar aan boord van dezelfde eenheid dienden. Bij normale navigatie werd een driewachtensysteem toegepast waarbij iedereen per 24 uur 2 wachtbeurten van 4 uur volbracht. Twee koks verzorgden 4 maaltijden per dag, die uitstekend bevonden werden.



Foxtrot U-480 te Zeebrugge (januari '96)

### OPENINGSUREN:

Hoogseizoen (juli en augustus) van 10u. tot 21u.

Tussenseizoen (mei - juni & september - oktober) van 10u. tot 17u.

Winterperiode (november - april) van 13u. tot 17u.

Jaarlijkse sluiting voor onderhoud: 7 januari tot 7 februari



# Koninklijke Belgische Marine Academie Afdeling "Recht & Economie"

## DE FEDERALIZERING VAN BELGIE EN DE SCHEEPVAART

**D**at de federalisering van België heel wat geschillen zal doen rijzen in verband met de verdeling van de bevoegdheden tussen de Federale Overheid, de drie Gewesten en de drie Gemeenschappen, ook met betrekking tot de havens, de waterwegen en de zee, lijkt onvermijdelijk.

Over de principes van deze verdeling, hun formulering, hun onduidelikheden en hun leemten, luisterden de genodigden van de Koninklijke Belgische Marine Academie (Afdeling "Recht en Economie") met een niet aflatende belangstelling, naar een bondig, maar toch twee uren durende lezing door Prof. (UIA en UFSIA), Dr. Ir. en Advocaat Eric van Hooydonck, op 28.02.1996.

Deze lezing is dan ook de eerste studie over de bevoegdheden van de Gewesten in zake scheepvaart. De Wet van 08.08.1980 enumereert de specifieke bevoegdheden van de Gewesten; de "restbevoegdheden" behoren voorlopig nog toe aan de Federale (ex-nationale) Staat.

De toegekende bevoegdheid is "exclusief" d.w.z. zij kan slechts door een instelling uitgeoefend worden. Geschillen over interpretatie en draagwijdte van deze Wet worden door het Arbitrage-Hof beslecht.

In zake scheepvaart is het Vlaams Gewest, op zijn territorium, bevoegd over: openbare werken, verkeer, waterwegen, havens, de zeewering, dijken, loodsdiensten, bebakening, redding- en sleepdiensten op zee.

Enerzijds wenst de Wetgever een ruime bevoegdheid toe te kennen aan de Gewesten door een extensieve interpretatie van de Wet. Anderzijds legt hij aan de Gewesten de plicht van overleg en samenwerking op, wanneer het gaat om Gewest-overschrijdende materies, zoals: de veiligheid van waterwegen en dijken, de reglementering van het verkeer de bouw en uitrusting van de vervoermiddelen, enz.

De gewesten kunnen internationale verdragen sluiten over gewestelijke materies (vb: de uitdieping van de Schelde), maar andere materies overstijgen het Gewest: het commerciële zeerecht is een federale materie. Nog andere zijn tegelijk federaal en gewestelijk: het Schelde Reglement voor de scheepvaart, de beloodsing e.a.

"Wat zij ook doen" oordeelde reeds het arbitrage-Hof, de gewesten hebben tot plicht de belangen van de andere Gewesten te eerbiedigen in hun beleid, want zij vormen een E.M.U., "een economische en monetaire Unie".

Na deze bloeiende uiteenzetting over de algemene beginselen, onderzoekt Spreker in concreto en zeer uitvoerig de voornaamste bevoegdheden in zake de scheepvaart, van de Federale Overheid, de Gewesten en de Gemeenschappen. De toehoorders waren zeer geboeid, omdat zij aldus bijzonder attent werden gemaakt op de instelling die bevoegd is in de materies waar zij persoonlijk of hun onderneming bij betrokken zijn.

Uit een vergelijkende studie van de Spreker blijkt hoeveel moeilijkheden andere federale staten - VSA, GOS, Bondsrepubliek Duitsland, Spanje en Australië eveneens kennen om de bevoegdheden van Staten en Federale Overheid duidelijk af te bakenen. Het kan ons troosten,...

Deze uitvoerige en boeiende lezing was voor de maritieme wereld een heldere inleiding tot de consequenties van ons nieuw grondwettelijk recht.

Van de Spreker verschijnt een "Beginselen van het havenbestuursrecht" bij Die Keure in 546 bladzijden.





# MOST een MUST voor Mijnenbestrijdingsschepen

## De Minecountermeasures vessel Operational Sea Test

Tot het midden van de jaren 60 beperkte de mijnenbestrijding zich vooral tot het vegen van mijnen uit de Tweede Wereldoorlog in de noord/west Europese wateren. Begin jaren 70 volgde de ontwikkeling van een nieuw type mijnenbestrijdingsschip, de mijnenjager, waarmee de meeste West-Europese marines dan ook hun vloot uitbreidden. Door de nood aan gestandaardiseerde en aangepaste opleidingsprogramma's vroeg het NATO Channel Committee in december 1986 aan de Directie van EGUERMIN een afdeling op te richten voor het testen van mijnenbestrijdingseenheden, vergelijkbaar met de FOST in Plymouth.

De nieuwe divisie ging van start in oktober 1989 en officieel ingehuldigd op 21 februari 1990 in aanwezigheid van CINCHAN, toen Sir Admiral Benjamin Bathurst, RN.

MOST wordt georganiseerd vanuit de marinebasis van Oostende en bestaat uit een intensieve, 2-weken durende testperiode voor mijnenjagers en -vegers die ofwel uit een opwerkingsperiode komen, of zullen ingedeeld worden bij STANAVFORCHAN. Sinds de oprichting van MOST is de staf erin tevens geslaagd een zeer goede reputatie op te bouwen.

Een geslaagde test verzekert de nationale marineautoriteiten dat hun schip operationeel gereed is.

### ORGANISATIE (Fig.1)

De Operationele Zee Test Divisie is een van de drie afdelingen van de Belgisch/Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool, welke direct res-

sorteert onder de Directeur van EGUERMIN en onderverdeeld in 3 secties:

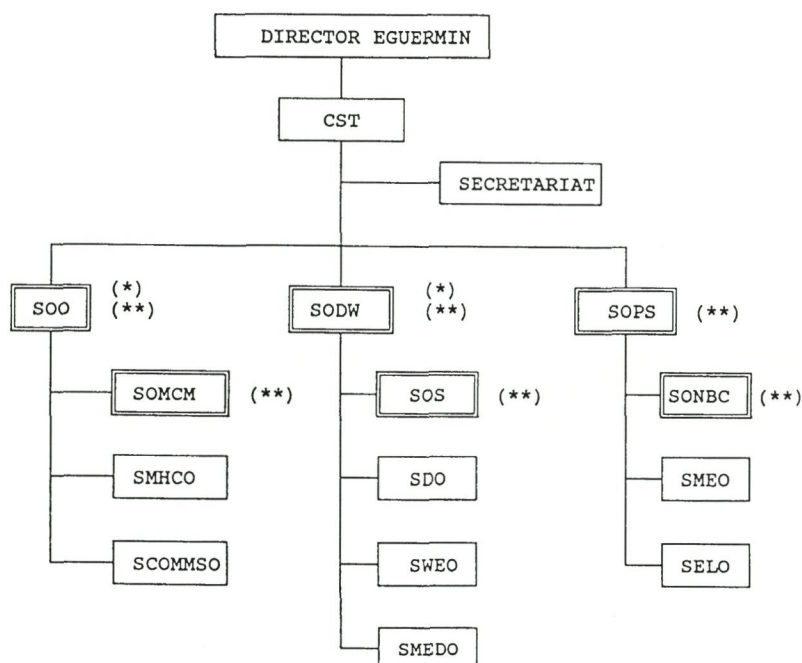
- 1) sectie mijnenbestrijding
- 2) sectie nautische taken en bewapening
- 3) sectie scheepsveiligheid en techniek

Het Hoofd MOST is beurtelings een Belgische of een Nederlandse officier<sup>1</sup>. Hij wordt bijgestaan door een staf van 10 officieren en onderofficieren ook "sea-riders" genoemd in analogie met de FOST in Plymouth.

KLTZ Van Der Oest, Hoofd van de MOST, benadrukt dat zijn mensen zeer gemotiveerd zijn omdat ze fungeren als een intensieve testbank voor de MCMV's, uniek zowel binnen als buiten de NAVO. Momenteel bestaat deze staf uit 4 Belgen en 6 Nederlanders, elk met een jarenlange ervaring opgedaan aan boord van schepen en in verschillende walfuncties. Zij zijn specialisten in een van de 3 secties en is verantwoordelijk voor het volgen en evalueren van een bepaald departement aan boord van het te testen schip (damage control, brug, machiniekamer). De Belgische stafleden

MOST ORGANISATION AND RESPONSIBILITIES

Fig. 1



(\*) The Senior Deck Officer acts as Deputy CST  
 (\*\*) Double hat function

<sup>1</sup> In februari 1996 wordt KLTZ Van Der Oest, RNIN, huidige Hoofd MOST opgevolgd door KVK Vanden Haute, BN.



| RESPONSIBILITIES |  |
|------------------|--|
| CST              | Commander Sea Test<br>Overall coordination, policy and organisation<br>Coordinating authority for the Staff Check-, Progress and Final Report  |
| SOO              | Staff Officer Operations (*)<br>Coordinating authority for the serialised programs of the Staff Check, WPP and WW and departmental coordinator (vertical)  |
| SODW             | Staff Officer Deck/Weapons (*)<br>Deck/Weapons departmental coordinator (vertical)   |
| SOPS             | Staff Officer Platform/Security<br>Including Damage Control (DC), Fire Fighting (FF) and NBC aspects<br>Platform/Security departmental coordinator (vertical)  |
| SOMCM            | Staff Officer MCM  |
| SMHCO            | Staff Minehunting Control Officer  |
| SCOMMS           | Staff Communications Officer   |
| SOS              | Staff Officer Supply   |
| SDO              | Staff Diving Officer   |
| SWEO             | Staff Weapon Officer   |
| SMEDO            | Staff Medical Officer (**)   |
| SONBC            | Staff Officer NBC  |
| SMEO             | Staff Platform Mechanical Officer  |
| SELO             | Staff Platform Electrical Officer  |
| REMARK           | Seatest Team (STT) consists of the entire team of the Seariders<br>*The senior Deck Officer acts as Deputy CST and is interdepartmental coordinator (horizontal)<br>** on request - Belgian armed forces - medical corps |

blijven ongeveer 18 maanden bij de staf, hun Nederlandse collega's een periode van 3 jaar.

De sea-riders creëren tal van incidenten die de realiteit zo dicht mogelijk benaderen waarbij de bemanning getest en beoordeeld wordt op hun professionalisme en operationele paraatheid in alle aspecten van de MW. De referentiecriteriën zijn vastgelegd in de NATO's Maritime Standards (MARSTANS).

De 2 belangrijkste pijlers die getest worden zijn de mijnenbestrijding en de DC/FF/NBCD-kennis.

De staf volgt nauwgezet het verloop van de tests, gedrag van de bemanning en de staat van het materiaal aan boord. Tevens geven zij advies in

zake aanpassingen en verbeteringen die eventueel aan het materiaal of de procedures kunnen gebeuren. Hun

bevindingen en aanbevelingen worden genoteerd in een rapport dat op het einde van de MOST-sessie besproken wordt met de commandant en de Verbindingsofficier van het schip. Dit eindrapport gaat ook naar de nationale marineautoriteiten die, in de mate van het mogelijke, trachten te voldoen aan de opmerkingen vermeld in dit rapport.

Schip en bemanning moeten over de ganse lijn een voldoende halen. Om een satisfactory-melding te krijgen moet de bemanning aantonen dat zij de opgelegde taken efficiënt kunnen uitvoeren en het schip een redelijke overlevingskans heeft in een echte oorlogssituatie. Indien er aan een van beide criteria, MW en DC/FF/NBCD, niet voldaan wordt geeft de staf een "below standard" markering en geeft de MOST staf een onvoldoende voor de volledige test.

### Het MOST Programma (Fig.2)

De Minecountermeasures vessel Operational Sea Test omvat 3 fases. Willen de schepen bij aankomst een goede kans op slagen maken dan dient de bemanning goed getraind en het materiaal in goede staat te zijn. De testperiode is praktisch dezelfde voor mijnenjagers en -vegers. Enkel gedurende de 2e week blijven de mijnenvegers 1 dag minder op zee (testen van veegprocedures vergt niet zo lang als jaagprocedures).

| MOST CONCEPT    Fig. 2 |                       |                        |   |   |   |  |                  |            |   |    |    |  |  |      |
|------------------------|-----------------------|------------------------|---|---|---|--|------------------|------------|---|----|----|--|--|------|
| PHASE                  | PHASE I               | PHASE II               |   |   |   |  |                  | PHASE III  |   |    |    |  |  |      |
| DAY                    | 1                     | 2                      | 3 | 4 | 5 | 6  | 7                | 8          | 9 | 10 | 11 | 12   | 13   | 14   |
| MINE<br>HUNTER         | S<br>T<br>A<br>F<br>F | HARBOUR                |   |   |   | D<br>E<br>B<br>R<br>I<br>E<br>F<br>I<br>N<br>G | F<br>R<br>E<br>E | WEEKLY WAR |   |    |    |  | D<br>E<br>B<br>R<br>I<br>E<br>F<br>I<br>N<br>G | FREE |
| MINE<br>SWEEPER        | C<br>H<br>E<br>C<br>K | AND SEA<br><br>PROGRAM |   |   |   |  |                  | WEEKLY WAR |   |    |    | D<br>E<br>B<br>R<br>I<br>E<br>F<br>I<br>N<br>G | FREE   |      |



## FASE 1

**D**e eerste dag van de test gaat de MOST Staf aan boord voor een zorgvuldige inspectie, de Staff Check. Hierbij wordt specifieke aandacht geschonken aan de diverse operationele aspecten en de veiligheid (de interne organisatie, sensoren wapens, machiniekamer orde, netheid, zeevastheid, status van het materiaal en zeewaardigheid). Op het einde van deze dag overhandigt de staf het Staff Sea Check rapport aan de commandant. De bemanning krijgt ook een korte briefing zodat zij weten wat er de volgende 2 weken van hen verwacht wordt.

## FASE 2

**D**eze fase is gewijd aan het testen van verschillende scheeps-procedures zowel in de haven als op zee. De bemanning krijgt, dag en nacht, een serie eenvoudige simulaties te verwerken zoals een brand aan boord, anti-terrorisme, lekkage, enz. De 3e dag wordt meestal een zeemannschappelijke dag ingericht met vooral DC/FF/NBCD-tests en oefeningen zoals razzing, man-overboord, stutten, schietoefeningen, fleetex. Deze dag scheept er ook een officier van de Medische Dienst van de Marine in. De bevindingen worden dagelijks aan de commandant van het schip gerapporteerd. Gedurende deze fase treden de sea-riders dan ook meer sturend op; ze begeleiden en adviseren de bemanning op tekortkomingen. Op het einde van deze week, de vrijdagmiddag, volgt een debriefing waarbij de sea-riders de commandant van het schip een "progress report" overhandigen. De bemanning heeft dan het weekeinde om nog enkele last minute aanpassingen uit te voeren vooraleer de maandag daarop fase 3 aan te vatten. Tijdens deze eerste week is er nog enige flexibiliteit in het programma mogelijk zodat de haven- en zeedagen eventueel kunnen omgewisseld worden ingeval weersomstandigheden verslechteren of het schip technische problemen heeft.

## FASE 3 de "WEEKLY WAR"

**D**e commandant van het schip krijgt een "operationeel order" met een gesimuleerde oorlogssituatie. Het schip wordt gevechtsklaar gemaakt en zal gedurende de ganse week op zee blijven, met het MOST team aan boord.

Bij normale weersomstandigheden blijven de schepen onder de Belgische kust, ter hoogte van de Westhinder Bank. Hier zijn oefenmijnen beschikbaar om de mijnenjaag en -veegprocedures te testen. Bij slechte weersomstandigheden vaart men naar een oefenzone, zo'n 5 à 10 mijl onder

de Engelse kust, in het Thames Estuarium, waar decoys gelegd werden en die dezelfde reflexie hebben als oefenmijnen.

Vanaf de eerste dag van de Weekly War wordt de bemanning 24 uur op 24 aan testscenario's onderworpen worden. Kleine en grote incidenten worden nagebootst waardoor de stress zich al vlug laat voelen, temeer daar men door het konstante mijnengevaar ook boven de waterlijn moet slapen, het systeem van hot bunking.

Daar waar het MOST-team de eerste week meer sturend optrad zal het tijdens deze week het verloop van de scenario's zeer kritisch volgen. De



ITS ALGHERO (Italy)



FNS CROIX-DU-SUD (France)

Foto's G. Toremans



sea-riders gaan niet alleen na of de aangeleerde procedures gevolgd worden, maar hechten zeer veel belang aan het nemen van initiatief door de bemanning en de interpretaties van de scenario's. Elke dag houden de seariders met elkaar een briefing waarbij de resultaten per departement worden overlopen. De Staf Officier Operaties noteert deze bevindingen in het dagelijks verslag.

Soms kan het gebeuren dat een MOST-sessie niet volledig kan afgewerkt worden door slechte weersomstandigheden of door technische problemen aan boord, dan geeft de staf een gedeeltelijk rapport gebaseerd op wat tot dan gepresteerd werd. Door ondervinding is gebleken dat een redelijk beoordeling kan gegeven worden als het schip de Fase 1 en 2 volledig en de "Weekly War" voor minimum 75% afgewerkt heeft.

Op het einde van de Weekly War geeft de MOST staf dan een uitgebreid rapport van de standaard van schip en bemanning.

Afhankelijk van hun bevindingen en het eindverslag wordt het schip in staat geacht de operationele gereedheid te hebben om ingedeeld te worden bij SNFC of de haar opgelegde nationale taken te vervullen. Het is dan aan de nationale commando's om al dan niet deze aanbevelingen rekening te houden. Meestal doen zij wel in de mate van het mogelijke om aan deze adviezen te voldoen. Procedures en doctrines zijn nationaal vastgelegd maar de MOST staf kan wel kritiek geven en aanbevelingen doen.

MOST begint een steeds belangrijker rol te spelen. Al zeer gewaardeerd binnen de Belgische, Nederlandse, Engelse en Duitse marine, beginnen nu ook andere NAVO-en niet NAVO-landen interesse te tonen. Van 1989 tot 1992 kwamen enkel de Belgische en Nederlandse schepen naar MOST. Vanaf 1992 werden de Engelse en Duitse marine vaste klant. Twee jaar later stuurde de Franse marine een eerste schip, de FNS Croix-du-Sud en dit jaar gevolgd door de Italiaanse mijnenjager ITS Alghero. Beide marines zijn van plan de komende jaren

nog schepen naar de MOST te sturen. (Fig.3)

Deens schip. Pakistan stuurt de PNS Munsif, hun eerste Tripartitie-mijnenjagers en Denemarken de HDMS

| MOST CUSTOMERS FIG 3 |      |      |      |      |      |      |      |       |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
|                      | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996  |
| BELGIUM              | 3    | 4    | 5    | 5    | 4    | 4    | 4    | 6     |
| NETHERLANDS          | 4    | 5    | 4    | 5    | 4    | 4    | 4    | 6     |
| UNITED KINGDOM       |      |      |      | 1    | 1    | 3    | 1    | 2     |
| GERMANY              |      |      |      | 1    | 1    | 1    | 3    | 4     |
| FRANCE               |      |      |      |      |      | 1*   |      | 1?    |
| ITALY                |      |      |      |      |      |      | 1**  | 1     |
| DENMARK              |      |      |      |      |      |      |      | 1***  |
| PAKISTAN             |      |      |      |      |      |      |      | 1**** |
| TOTAL                | 7    | 9    | 9    | 12   | 10   | 13   | 15   | 22    |

- \* FNS Crois-Du-Sud
- \*\* ITS Alghero
- \*\*\* HDMS Dlyvefiskien
- \*\*\*\* PNS Munsif

De Marine en de Koninklijke Marine sturen momenteel al hun mijnenbestrijdingsschepen naar MOST, de Duitse en Engelse marine enkel de schepen die bij STANAVFORCHAN ingedeeld zullen worden. Tot op heden kwamen er jaarlijks een 15-tal schepen naar Oostende wat, volgens Overste Van Der Oest, ongeveer het maximum aantal schepen is dat zijn staf jaarlijks kan testen zonder aan kwaliteit in te boeten. Voor elk schip wordt namelijk een periode van weken gereserveerd: een week administratief (voorbereiding van de scenario's opstellen van rapporten) en 2 weken praktische tests. Dit betekent dat voor 15 schepen een ongeveer 45 weken per jaar volgeboekt staan. Reken men daarbij de 4 weken jaarlijks verlof, dan resten er maximaal 4 weken tijdens dewelke de testprogramma's kunnen aangepast worden (slecht weer, technische problemen, enz).

Het probleem is nu dat er voor 1996 niet minder dan 22 schepen gepland zijn om naar MOST te komen, 6 Belgische, 6 Nederlandse, 4 Duitse, 2 Engelse, 1 Frans, 1 Pakistaans en 1

Flyvefiskienhet, het eerste Stanflex-korvet dat vanaf augustus 1996 ingedeeld zal worden bij STANAVFORCHAN.

De marines van Spanje, Noorwegen, Zweden, Indonesië en Turkije hebben ondertussen ook interesse laten blijken hun mijnenbestrijdingsschepen naar MOST te sturen.

Daarom heeft de Commissie van Toezicht van Eguermin ondertussen beslist de MOST staf uit te breiden. In eerste instantie met enkele "gast" seariders van Eguermin, doch weldra gevolgd door de definitieve aanstelling van seariders van de Royal Navy en Duitse marine, vooral specialisten in de MW/DC/FF-oorlogsvoering.

Ondanks de reorganisatie binnen onze Marine en de nauwere samenwerking met de Koninklijke Marine zal MOST vanuit de marinebasis van Oostende blijven georganiseerd worden omdat van hieruit de oefengebieden makkelijk en vlug bereikbaar zijn.

Guy A.H. Toremans



De VZW-ASBL NEPTUNUS meldt U met diepe droefheid het overlijden van

De Heer **Walter DEBROCK**

Doctor in de Klassieke Filologie

Ere-Administrateur-Generaal Ministerie Nederlandse Cultuur

Ere-Voorzitter Vrije Universiteit Brussel

Ere-Voorzitter Academisch Ziekenhuis V.U.B.

Ere-Voorzitter van de koninklijke Marine Academie

Docent-Emeritus Vrije Universiteit Brussel

Politiek Gevangene 1940-1945

Luitenant-Kolonel van de Weerstand

Ere-Luitenant-ter-Zee eerste klasse

Geboren te Oostende op 13 februari 1911 en overleden te Jette op 17 juli 1996, trouw aan zijn filosofische overtuiging.

De vrijzinnige uitvaartplechtigheid vond plaats te Oostende op woensdag 24 juli 1996.

De crematie en asuistrooing volgde hierop in beperkte familiekring.



**W**alter DEBROCK, geboren Oostendenaar woonde sedert jaren in Brussel maar kon niet zonder zijn Oostende waar hij bijna wekelijks kwam.

Als Doctor Klassieke Filologie begon hij zijn loopbaan als leraar Grieks-Latijn aan het Oostendse Atheneum (1934-1945) en Studieprefect (1945-1961), Adjunct-Kabinetschef Onderwijs (1961-1964),

Directeur-Generaal Midden-en Normaalonderwijs (1964-1969), Administrateur-Generaal Nederlandse Cultuur (1969-1976), Professor en Voorzitter raad van beheer V.U.B. (1972-1980), Voorzitter Academisch Ziekenhuis V.U.B. (1977-1985).

Walter DEBROCK was een overtuigd demokraat en vrijzinnige en speelde als zodanig een rol in het Vermeylenfonds, het 5-novembercomité, het Overlegcentrum van Vlaamse Verenigingen en de Cultuuraad van Vlaanderen. Hij maakte in de jaren '60 deel uit van de Studiegroep die in opdracht van de Cultuuraad een memorandum over culturele autonomie uitwerkte.

Onder meer in het dagblad "Vooruit" publiceerde hij talrijke stukken over Vlaamse en onderwijsproblemen.

Hij stond bekend als een compromisloos vrijdenker. Zijn kritische geest spaarde ook de eigen socialistische familie niet. De strijd voor het Vlaams Onderwijs was voor hem steeds nauw verbonden met de sociale strijd.

Gedurende de tweede wereldoorlog was hij een zeer actief lid van het Onafhankelijkheidsfront (O.F.) een linkse Verzetsorganisatie. Als zodanig bestreek hij in zijn acties het hele Vlaamse land.

In 1943 werd hij door de Duitsers gevangen genomen en beleefde hij gedurende twee jaar de gruwel van het nazisme in de uitroeiingskampen. Zijn oorlogservaringen en zijn opinies met betrekking tot de tweede wereldoorlog en de daaropvolgende periode verwoordde hij regelmatig als panellid in de programma's van Maurice De Wilde op BRT1.

Buiten zijn belangstelling voor de Kunst ging zijn historische belangstelling voornamelijk uit naar de heemkunde en de maritieme geschiedenis van ons land. Van zijn hand

verschenen talrijke studies over maritieme onderwerpen in binnen-en buitenlandse tijdschriften. Hij was vanaf het eerste uur een regelmatig medewerker aan ons tijdschrift NEPTUNUS. Als lid van de Koninklijke Marine Academie van België leidde hij gedurende enkele jaren deze eerbiedwaardige instelling. Zijn voorliefde voor het maritieme kwam ook tot uiting in het militair deel van zijn leven. Als Oostendenaar deed hij zijn legerdienst, als reserve-officier, in het 3de en 23ste Linierregiment te Oostende. Na de oprichting van de Belgische Zeemacht in 1946 vroeg hij zijn overgang naar het reservekader van dit nieuwe wapen. Hij werd benoemd tot Ere-Luitenant-ter-Zee eerste klasse.

Hij was lid, erelid en effectief lid van vele verenigingen voor geschiedenis, heemkunde, kunst en andere instellingen. Hij was een veel gevraagd spreker bij het Vermeylenfonds, de Volkshogeschool, de Oostendse Heemkring De Plate en op talloze openingen van kunstgebeuren.

Hij was gans zijn leven zeer actief en tolerant en telde wit zoals zwart, gelovige en vrijzinnige tot zijn vrienden.

Met hem ging een groot mens heen.

Neptunus betuigt aan mevrouw DEBROCK en familie zijn oprechte deelneming bij dit droevig gebeuren.

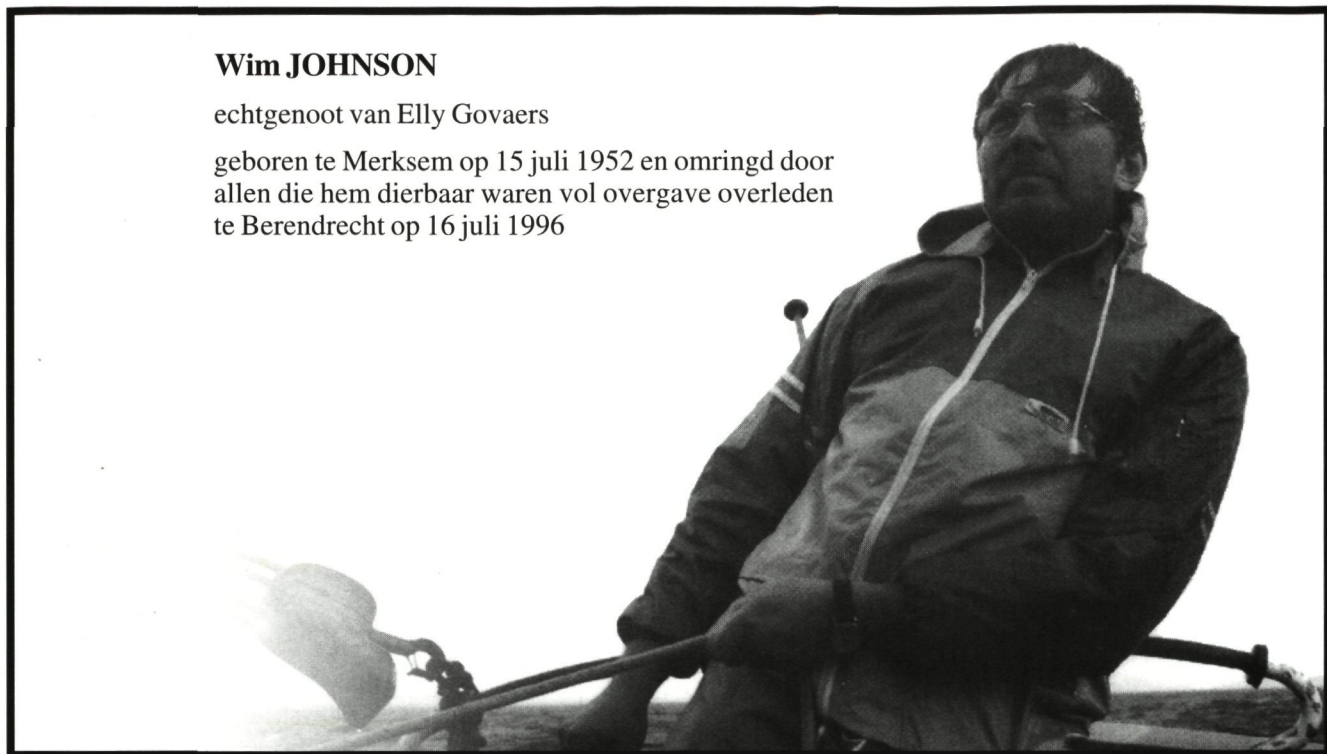
Namens VZW-ASBL NEPTUNUS  
J.B.D.



## Wim JOHNSON

echtgenoot van Elly Govaers

geboren te Merksem op 15 juli 1952 en omringd door allen die hem dierbaar waren vol overgave overleden te Berendrecht op 16 juli 1996



### In Memoriam

Wim Johnson (1952-1996) overleed op 16 juli 1996 in zijn woning te Berendrecht na een slepende ziekte.

Hij kwam in dienst van de Stad Antwerpen in 1981 als museumtoezichter met een diploma van licentiaat kunstgeschiedenis en archeologie op zak. Door zijn bekwaamheid en doorzettingsvermogen maakte hij vlug carrière: museumtoezichter, opsteller, bureelhoofd en tenslotte adj. conservator. Sinds mei 1991 had hij de leiding over het Nationaal Scheepvaartmuseum.

Wim werkte zich heel vlug in de scheepstechnische materie in, van 1981 tot 1991 was hij verantwoordelijk voor de museumbibliotheek, door

zijn interesse en intelligentie was hij zo uitstekend vertrouwd geworden met scheepstermen. Zijn persoonlijke maritieme belangstelling en zijn job werden uitstekend gecombineerd.

Hij werd actief in de Raad van Beheer van de vzw "De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum" en bewees al vlug zijn capaciteiten als actief lid van de Koninklijke Marine Academie. De dag van zijn overlijden ontving het museum nog het bericht dat de Koninklijke academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België hem aanstelde tot lid van het Wetenschappelijk Comité Maritieme Geschiedenis - een hele eer.

Wim Johnson was een doordrijver,

iemand die opkwam voor zijn vernieuwende ideeën inzake museumbeheer en maritiem patrimonium. Hij was een voorvechter van het bewaren van het varende patrimonium en legde de basis voor het ombouwen van het van het Bonapartedok tot museumhaven. Tot op het laatst was hij nog volop bezig met een volledige herprofilering van het museum.

Zijn heengaan is niet alleen een tragedie voor zijn vrouw en zijn vier jonge kinderen maar ook voor het Nationaal Scheepvaartmuseum.

**Rita Jalon**  
wet. assistent



# Herinneringen aan de Rijnflottielje

## Ik was Zoetwatermatroos bij de Zeemacht (1954-1955)

Velen onder U zullen niet weten dat de Zeemacht ook in bezet Duitsland een eenheid had, met name het Belgische Maritiem Rijnsmaldeel (De Rijnescadrille).

Gestationeerd te Keulen - Niehl (km 693 op de Rijn) dit op ongeveer 5 km stroomafwaarts van Keulen. De voornaamste opdrachten waren het bewaken van de binnenwateren of als verbindings- of bevoorradingschip of het evacueren van personen in nood.

Bij speciale gelegenheden of lange afstanden kwam er een officier aan boord (Buiten de Belgische Zone).

De eerste zes patrouilleboten werden in 1953 te water gelaten in Regensburg - Duitsland. Het waren de "IJzer" - "Leie" - "Meuse" - "Sambre" - "Schelde" en "Semois".

In 1954 kwam het vlaggeschip de "Liberation" erbij. Ongeveer 1 meter langer, iets breder, geen bewapening toen.

In 1955 kwamen er nog drie schepen bij nl. de "Ourthe", "Dender" en "Rupel". Deze schepen hadden dezelfde afmetingen als de eerste zes.

Ze hadden geen verwarming en geen vaste bemanning. Wij noemden ze de Kongolezen. Ze werden later ingezet bij de onlusten in Belgisch Kongo.

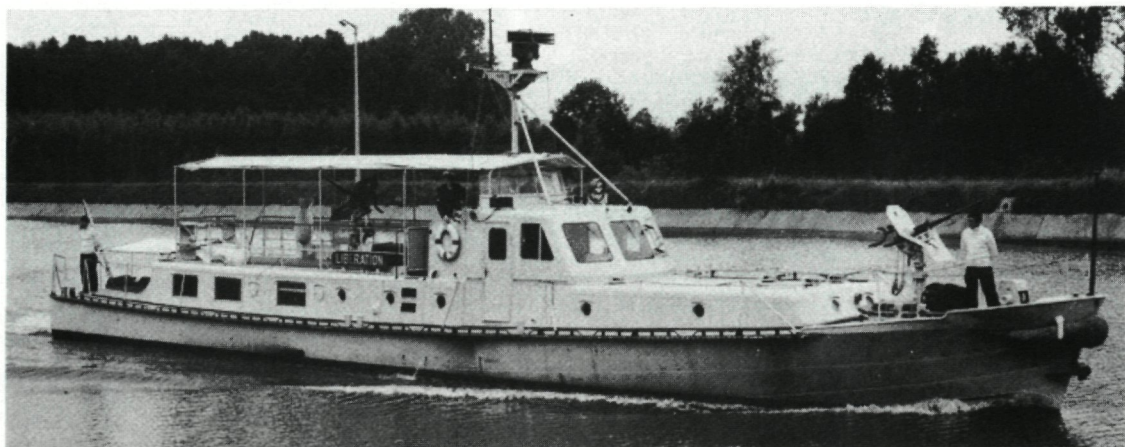
De totale bemanning, zowel varende als landpersoneel was ongeveer 60 tot 70 in de basis. Niettegenstaande het Rijnescadrille haar sporen reeds had verdient tijdens de overstromingen van 1953 waarbij ze door hun geringe diepgang (0,90m) konden ze gemakkelijk mensen bevoorraden of evacueren, kende dit flottielje een kort bestaan. Ze werd ontbonden in 1960. De patrouilleboten kwamen naar Antwerpen en deden verder dienst op de schelde.

Ikzelf ben meer dan 14 maanden, als dekmatroos, aan boord van de "Schelde" geweest. Deze ouwe raker bevindt zich thans in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, hangar 23.

**Matroos Alfons Christijn**  
**Belgische Rijnescadrille**  
**54/04298 - BPS 8 -BSD**

### Kenmerken:

Lengte: 25 meter  
Breedte: 3,8 meter  
Diepgang: 0,9 meter  
Hoogte: boven de waterlijn: 4 meter  
Propulsie: 2 diesels van 220 PK - 2 schroeven  
Snelheid: 19 knopen (iets meer dan 35 km p/u)  
Bewapening: 1 Punt 50  
vooraan - 1 Oerlikon achteraan  
Bemanning: 1 Kwartiermeester - Rijnloods - 1 Telegrafist





# NICE TO KNOW

## Taken en opdrachten van de Marine

**N**aar aanleiding van de 50ste verjaardag van onze MARINE en om het kader waarin de recente "Pakistaanse campagne" van de BNS GODETIA plaats vond te illustreren, achten wij het opportuun om de actuele taken van de Marine even nader te bekijken.

### Algemene opdracht:

Het te beschikking stellen aan de Natie van maritieme middelen die te allen tijde kunnen worden ingezet, op zee en overzee, om bij te dragen tot de vrijwaring van de essentiële waarden en tot de verdediging van de vitale belangen van het land en zijn geallieerden.

### Taken van de Marine:

#### Vanaf vrede-tijd.

- a. De Belgische aanwezigheid verzekeren op zee;
- b. Steun verlenen aan onze diplomatie en onze buitenlandse handel;
- c. Deelnemen aan de militair-technische samenwerking met bevriende landen;
- d. Deelnemen aan de humanitaire hulpacties;
- e. Verzekeren van de hulp aan de natie in de maritieme domeinen met nationale verantwoordelijkheid, met onder andere:
  - Deelname aan het oceanografisch onderzoek,
  - Visserijwacht verzekeren,
  - Bijdragen aan de strijd tegen de vervuiling van de zee,
  - Binnen de territoriale wateren deelnemen aan het hulpplan,

- Steun verlenen aan operaties van politie en douane,
  - Opsoren van wrakken van vergane schepen,
  - Deelname aan redding op zee,
  - Bijdragen tot de vorming van officieren van de koopvaardij,
  - Controle verzekeren van de territoriale wateren en van de exclusieve economische zone,
  - Vernietiging van springstoffen in zee,
  - Indien nodig, het hyperbaar medisch centrum ter beschikking stellen van de bevolking.
- f. Voorbereiding op de in vredes- en crisistijd uit te voeren taken;
  - g. Bijdragen tot de afschrikking op zee door deel te nemen aan geallieerde permanente eskaders.

### In crisis- en oorlogstijd

- a. Met onze geallieerden, deelnemen aan de beheersing van crisissen ontstaan door het schenden van de principes van het Internationaal Recht en/of van de Rechten van de Mens;
- b. Deelnemen aan de heerschappij over de aangewezen zeegebieden en aan de verdediging van de nationale en geallieerde maritieme communicatielijnen en havens tegen lucht-, oppervlakte- en onderwateraanvallen met inbegrip van de mijnenbestrijding;
- c. Deelnemen aan de steun voor gecombineerde operaties overzee.

**Saint Bernard du Spuikom**

## LEICA OFFERS MAN-OVERBOARD FEATURES IN MARINE GPS NAVIGATORS

"Man Overboard!" Two of the most frightening words you can hear at sea.

Technology comes to the rescue, in the form of automatic life-saving features in Leica's GPS navigation receivers that make it easier for you to steer back to the location of a person in the water. They include a dedicated man-overboard button on the front panel, an optional remote cockpit man-overboard switch and an automatic interface with an innovative new life-saving emergency transmitter.

New for 1996 is an interface with the Automatic Life-saving Emergency Transmitter (ALERT), which is manufactured by Emerald Marine Products Corporation of Seattle, Washington. The ALERT system consists of small water-activated radio transmitter which can be fastened to the clothing or lifejacket. It automatically transmits a low-power UHF signal to a receiver/alarm on the boat. When connected to a Leica GPS navigator, the ALERT receiver automatically triggers the unit's man-overboard function as it sounds the alarm. Instantly, the Leica GPS navigator stores the current position and starts displaying courses and distances back to that location, while graphically showing your position relative to the man overboard on a plotter screen.

The man-overboard function can also be activated manually by pressing and holding the clearly MOB key on the front panel of the GPS navigator. When the optimal remote man-overboard switch is installed, the helmsman can trigger the man-overboard mode without wasting time and effort going to the navigation station. Instead, the helmsman can concentrate on the business at hand -- steering the boat back to the location of the man overboard and getting ready to make the recovery.



# Grootste cruiseschip ooit gebouwd

"Carnival Destiny" het nieuwe 101.000 ton vlaggeschip van de Carnival Cruise lines is de afwerking nabij. Op de Financieri shipyard / Trieste Italië wordt de laatste hand gelegd. Levering november dit jaar.

Dit wordt het eerste passagiersschip tot de grens van 100.000 ton overschrijdt. Het kan 3.400 passagiers opnemen en 1.050 vaste bemanningsleden, met een aktieradius van 30% meer dan het huidige grootste passagiersschip "Normandie" goed voor 88.000 ton.

Dit nieuwe monsterschip heeft 14 dekken, 892 feet lang en een snelheid van 22.5 knopen.



## Fotoboek Belgische Zeemacht 1946-1996 Album Photographique Force Navale 1946-1996 Photobook Belgian Navy 1946-1996

**T**er gelegenheid van het 50 jarig bestaan van de Marine hebben de scheepsfotografen Leo en Hanny Van Ginderen in samenwerking met de 1ste Meester Chef Chris Delgoffe een fotoalbum over de Marine uitgebracht.

Dit boek in groot formaat (A4) bevat alle schepen, zowat 125, welke ooit onder de Zeemachtvlag hebben gevaren.

Dit werk, waarin nog nooit eerder gepubliceerde foto's, is voor zowel fotoliefhebbers als voor de marinevrienden een must.

### Kenmerken van het boek

-Drietalige informatie (Nederlands, Frans, Engels)

-A4-formaat - 160 blz.

-Ongeveer 350 foto's zowel Zw/w als in kleur.

-Prijs 700 BEF + 100 BEF portkosten.



Leo Van Ginderen en IMC Chris Delgoffe bij de voorstelling van hun boek

Bestellen kan bij de vzw Neptunus door storting op het rekeningnummer 473-6090311-30 met vermelding "Fotoboek 50 jaar Zeemacht".



# INFO MARINE

## Herdenking Scheepsramp "Comte de Smet de Naeyer"

aterdag 20 april vond de herdenkingplechtigheid van de tragische scheepsramp van de "Comte de Smet de Naeyer" plaats aan het monument Place Jean Jacobs, te Brussel.

De maritieme traditie in ere houdend herdacht de V.Z.W. Koninklijke Kring Georges Lecointe de 90e verjaardag van het vergaan van het eerste Belgische schoolschip, het zeilschip "Comte de Smet de Naeyer", met 33 officieren, kadetten en bemanningsleden.

De zeelieden van de koopvaardijvloot vermist op zee tijdens beide wereldoorlogen, werden tevens met deze plechtigheid herdacht.



Dhr. de Donnée, Burgemeester van Brussel en Divisie-admiraal M. Verhulst, Stafchef van de Marine, vereerden de plechtigheid met hun aanwezigheid. De Muziekkapel luisterde de plechtigheid op.

## Commémoration du naufrage du "Comte de Smet de Naeyer"

e samedi 20 avril eut lieu la commémoration du tragique naufrage du "Comte de Smet de Naeyer" au monument situé "Place Jean Jacobs" à Bruxelles.

Conforme à la tradition maritime, l'ASBL "Cercle Royal Georges Lecointe" perpétue le souvenir du 90e anniversaire du naufrage du premier navire école belge, le voilier "Comte de Smet de Naeyer" avec 33 officiers, cadets et membres d'équipage.

Les marins de la flotte marchande perdus en mer pendant les 2 guerres mondiales furent également associés à cette cérémonie.



Monsieur de Donnée, Bourgmestre de Bruxelles et l'Amiral de Division M. Verhulst, Chef d'Etat-Major de la Marine, honorèrent la cérémonie de leur présence. La chapelle musicale rehaussait l'événement.





## Duikers in de bloemen gezet

inds enkele jaren kent "Het Zeegenootschap" te Blankenberge een wisseltrofee toe. Een erkenning aan een persoon, personen of verenigingen, dewelke een daad van kameraadschap op zee hebben gesteld, waarbij in het algemeen of in het bijzonder een vorm van solidariteit op zee tot uiting kwam.

Dit jaar ging de prijs van het Zeegenootschap naar het duikersteam van de M917 Crocus voor de geslaagde reddingsactie van 4 bemanningsleden van de "Spauwer" op 14 november '95.

Op zondag 21 april 1996 mocht een afvaardiging van de bemanning 1LZ Cornez, MTR Saillé en 1MT Decuyper de prijs in ontvangst nemen.

## Des plongeurs à l'honneur

epuis quelques années déjà le "Zeegenootschap" Blankenberge organise un challenge. La reconnaissance à une personne, un groupe de personnes ou association d'un acte de camaraderie en mer, étant l'expression d'une forme de solidarité, en général ou en particulier.

Cette année, le prix du "Zeegenootschap" est allé à l'équipe de plongeurs du M917 Crocus, pour le sauvetage réussi de 4 membres de l'équipage du "Spauwer", le 14 novembre 1995.

C'est le dimanche 21 avril 1996 qu'une délégation de l'équipage les 1LZ Cornez, MTR Saillé et 1MT Decuyper put recevoir le prix.



## Myosotis ten dienste van gehandicapten

p 25 april ll. meerde de M922 Myosotis af aan de Steenkaai te Vilvoorde met aan boord 15 mentaal gehandicapten samen met hun gastheer Majoor van het Vliegwezen Eddy Mellaerts, Directeur van Infofermi en Dhr. Rik Bonduelle, Directeur van "Le foyer du Général Cornet".

Bij het aanmeren hadden ze een tocht van vier uur achter de rug die begon aan de sluis te Wintam - Bornem.

Tijdens de vaartocht konden ze zich vertrouwd maken met het schip. Eenmaal in Vilvoorde werd het gezelschap ontvangen door Burgemeester Courtois en het Schepencollege.

## Le Myosotis au service des handicapés

e 25 avril dernier, le Myosotis M922 s'amarrait au "Steenkaai" à Vilvorde avec 15 handicapés mentaux à bord accompagnés de leur hôte le major d'aviation Eddy Mellaerts, directeur de l'Infofermi et de monsieur Rik Bonduelle, directeur du "Foyer du Général Cornet".

A l'accostage, ils terminaient un voyage de quatre heures qui avait débuté à l'écluse de Wintam à Bornem.

Ils avaient pu se familiariser avec le navire pendant la croisière. Le bourgmestre Courtois et le collègue échevinal accueillaient le petite troupe une fois à Vilvorde.



# Bevelsoverdracht

## COMINAV

Op 24 mei ll. had in het Commando Opleiding van de Marine te St. Kruis Brugge de bevelsoverdracht plaats van de Directeur Instructiebeleid en vorming.

Gedurende een plechtigheid voorgezeten door de COMINAV Kapitein-ter-zee H. Boden gaf de Fregatkapitein ir. B. Deboeure het bevel van de directie over aan Fregatkapitein ir. J. Vandenberghe.



# Remise du commandement

## COMINAV

Le 24 mai, avait lieu au commandement "Instruction de la Marine", à Ste. Croix-Bruges, la transmission de commandement du directeur de l'instruction et de la formation. Pendant la cérémonie présidée par Cominav, le Capitaine de Vaisseau H. Boden, le Capitaine de Frégate ir. B. Deboeure transmet son commandement au Capitaine de Frégate ir. J. Vandenberghe.

## Primula

Op 31 mei ll. werd het bevel van de M924 Primula door 1LZ G. Heeren overgedragen aan LTZ C. Renard.

De ceremonie greep plaats in de Marinebasis te Zeebrugge.

## Primula

Le 31 mai, il s'agissait de la remise de commandement du M924 Primula par le 1LV G. Heeren au LDV C. Renard.

La ceremonie eut lieu à la Base Navale de Zeebruges.

## Narcis

Op 1 juli ll. werd het bevel over de M923 Narcis overgedragen van 1LZ C. Rijckaert aan LTZ W. Robberecht. Tijdens de plechtigheid te Zeebrugge was het COMOPSNV Commodore Thibaut de Maisières die de investituur van de nieuwe bevelhebber uitsprak.

## Narcis

Le 1 juillet, 1LV C. Rijckaert remettait le commandement du M923 au LDV W. Robberecht.

A Zeebrugge pendant la cérémonie, Commodore Thibaut de Maisières, COMOPSNV, prononça l'investiture du nouveau commandant.





## Crocus

Op 15 juli ll. werd het bevel over de M917 Crocus overgegeven. De LTZ Michel Van Eycken nam het Commando over van de 1LZ Cornez Philippe. Gedurende een plechtigheid op de kade van de Marinebasis Zeebrugge nam de Commandant 1LZ Cornez afscheid van zijn bemanning waarna de Commodore Thibaut de Maisières - COMOPSNV de investituur uitsprak



## Crocus

Le 15 juillet, avait lieu la remise de commandement du M917 Crocus. Le LDV Michel Van Eycken reprenait le commandement du 1LV Philippe Cornez.

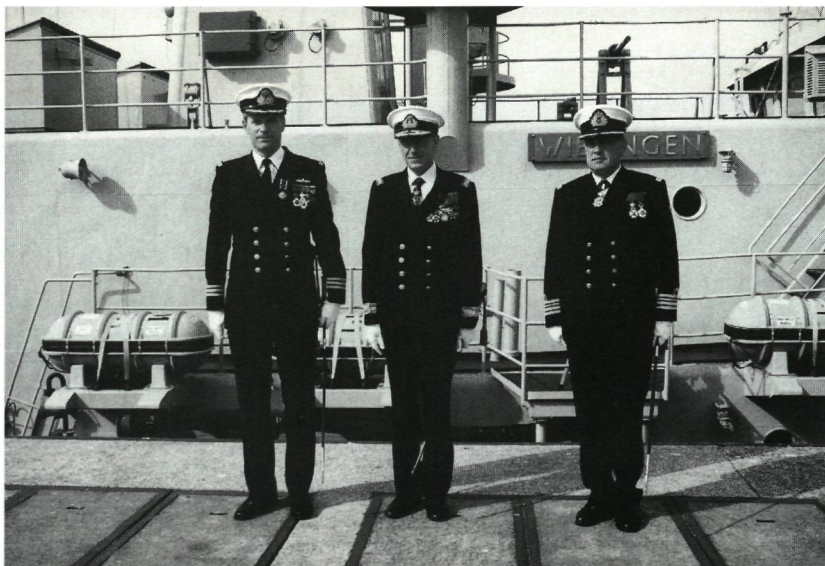
Pendant la cérémonie sur les quais de la base navale de Zeebrugge, le Commandant 1LV Cornez prit congé de son équipage après quoi le Commodore Thibaut de Maisières, COMOPSNV, prononça l'investiture.



## Wielingen

Op 17 juli ll. werd het bevel over het Fregat Wielingen overgegeven. Korvetkapitein M. Van De Wal wordt opgevolgd door de Fregatkapitein P. Warnauts.

Gedurende de afscheidsplechtigheid in de Marinebasis te Zeebrugge nam Korvetkapitein Van De Wal afscheid van zijn bemanning.



## Wielingen

Le 17 juillet, c'était la remise de commandement de la Frégate Wielingen. Le Capitaine de Corvette M. Van De Wal est remplacé par la Capitaine de Frégate P. Warnauts.

Le Capitaine de Corvette Van De Wal prit congé de son équipage pendant la cérémonie d'adieu à la base navale de Zeebruges.



## F912 Wandelaar

Op woensdag 24 juli ll. had in de Marinebasis te Zeebrugge een ceremonie plaats, het Commando over de F912 Wandelaar werd overgedragen van Korvetkapitein J. Robyns aan Korvetkapitein M. Van De Walle.

## M922 Myosotis

Op 25 juli ll. had in de Marinebasis te Zeebrugge een ceremonie plaats waarbij het Commando over de Myosotis overgedragen van Luitenant-ter-zee J.M. Claus aan Luitenant-ter-zee W. Batsleer.

## F912 Wandelaar

Le mercredi 24 juillet, avait lieu une cérémonie à la base navale de Zeebruges, le Capitaine de Corvette J. Robyns transmettait son commandement du F912 Wandelaar au Capitaine de Corvette M. Van De Walle.

## M922 Myosotis

Le 25 juillet, pendant une cérémonie à la base navale de Zeebruges, le Lieutenant de Vaisseau J.M. Claus transmettait son commandement du Myosotis au Lieutenant de Vaisseau W. Batsleer.



## Gift bemanning A960 Godetia

Dat voor de commandant van de Godetia KVK Hosdain en zijn bemanning sociale inzet geen loze woorden zijn en solidariteit hoog in het vaandel geschreven staan hebben ze ook ditmaal weer bewezen.

Een aktie aan boord welke een niet onaardige som opbracht was ten bate van het fonds voor de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

Te Brussel gedurende een korte plechtigheid aan boord werd de cheque door de bemanning aan de voorzitter van de vereniging, Stafchef van de Marine, Divisie-admiraal M. Verhulst overhandigd.

## Un don de l'équipage du A960 Godetia

Que pour le commandant du Godetia le CPC Hosdain et son équipage, leur dévouement social tout autant que la solidarité mise en exergue à leur programme, ne sont pas de vains mots, se justifia une fois de plus.

Il s'agissait d'une action à bord ayant rapporté une somme peu banale au profit du "Fonds d'Entraide de la Force Navale".

A Bruxelles pendant une brève cérémonie à bord, l'équipage remit un chèque au président de l'association, le Chef d'Etat-Major de la Marine, l'Amiral de Division M. Verhulst.





## Stralende Vlootdagen

Op 21 en 22 juli jl. stonden de poorten van de Marinnebasis te Zeebrugge, voor de nu reeds 15e maal open voor het grote publiek.

De Vlootparade die plaats vond te Oostende daags voordien op 20 juli, dit ter gelegenheid van de 50 jaar viering, lokte heel wat buitenlandse schepen.

Dat deze schepen nadien te gast waren in Zeebrugge gaf dit wel een speciale tint aan deze Vlootdagen.

Met twee overvolle dokken ging de grootste interesse van het publiek uiteraard naar de vele schepen die voor de gelegenheid toegankelijk waren. Een massa volk trotseerde de zinderende hitte om dit spektakel mee te maken.



HS ARIS - A74

De organisatie had dit jaar handig ingespeeld op de flip-flop voor deze gelegenheid omgedoopt tot "Marinos". Via een kaart uit het programmaboekje werden de bezoekers als het ware verplicht zes verschillende standen te bezoeken om de volledige reeks te bekomen. Zo kregen de bezoekers een vrij algemeen zicht op het gebeuren.

De talrijke tentoonstellingen en attracties en de toch wel voor de mensen de unieke maritieme sfeer stonden garant voor het zoveelste succes.

## Eclatantes "Journées de la Flotte"

Le 21 et 22 juillet, c'était pour la 15e fois, les portes ouvertes au grand public de la base navale de Zeebruges.

Le défilé naval qui eut lieu à Ostende le 20 juillet, ceci à l'occasion de la célébration du cinquantenaire de la Marine, avait attiré pas mal de navires étrangers.

Le fait que ces navires étaient les hôtes de Zeebruges, donna une note spéciale aux "Journées de la Flotte".

Avec les deux bassins au complet, l'intérêt du public se porta en effet vers les nombreux navires accessibles à cette occasion. Une foule importante brava une température caniculaire pour jouir du spectacle.



HDMS LAXEN - P553

L'organisation avait cette année misé sur l'engouement du public pour les "Flippos" rebaptisés pour la circonstance "Marinos". Avec un bulletin particulier remis avec le programme, les amateurs devaient visiter 6 stands pour acquérir la série complète. Ainsi pouvaient-ils avoir un aperçu général des événements.

Les expositions et attractions nombreuses tout autant que l'ambiance navale unique pour le foule furent les garants du succès.



# NAVIGATIECURSUSSEN

# COURS DE NAVIGATION

## KUSTVAART EN ZEEVAART

De Watersportkring van de Luchtmacht te Vilvoorde richt voor alle belangstellenden (militairen en burgers) een cursus Kust- en Zeevaart in.

Doel van de cursus:

- behalen van het Brevet Kust- en Zeevaart, erkend door de federatie
- behalen van het Brevet van Radio-Telefonie (Staatsbrevet)
- voorbereiden op het Brevet van Yachtman (Staatsbrevet)

Gedurende 35 avonden van drie uur wordt U grondig de kennis bijgebracht om veilig en efficiënt te varen. De cursus start in oktober en eindigt in maart. De nodige kennis wordt U bijgebracht door specialisten ter zake: kapiteins en officieren ter lange omvaart, ervaren jachtlui en andere specialisten. Dit waarborgt de degelijkheid van de cursus. Er is geen bepaalde voorkennis vereist, noch een bepaald studieniveau.

Deze cursus is zonder twijfel een mooie gelegenheid om tijdens de winterperiode uw kennis bij te schaven en een brevet te behalen.

## NAVIGATION CÔTIÈRE ET HAUTURIÈRE

Le Cercle Nautique de la Force Aérienne de Vilvorde organise un cours théorique pour civils et militaires.

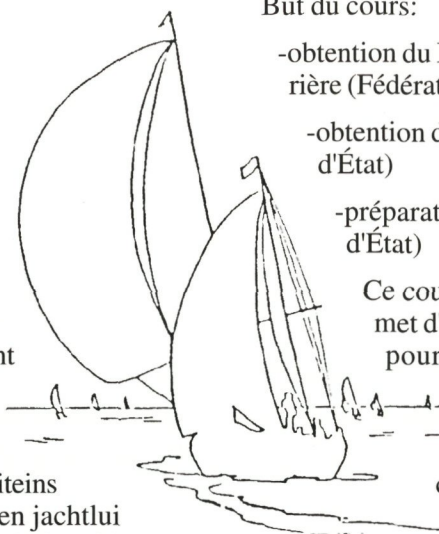
But du cours:

- obtention du Brevet de Navigation Côtière et Hauturière (Fédération)
- obtention du Brevet de Radio-Téléphonie (Brevet d'État)
- préparation à l'examen de Yachtman (Brevet d'État)

Ce cours de 35 soirées de 3 heures vous permet d'acquérir les connaissances nécessaires pour une navigation sûre et efficace et s'échelonne d'octobre à mars.

La matière est donnée par des capitaines et officiers au long cours, yachtmen confirmés et d'autres spécialistes. Ceci garantit la Qualité du cours. Il ne faut pas avoir de connaissances préalables, ni avoir fait des études d'un certain niveau.

Employez la période hivernale pour approfondir vos connaissances et obtenir un brevet.



### Inschrijvingen - Inscription

Secretariaat Yachting - Secrétariat Yachting  
Priester Poppestraat 33  
2640 Mortsel

De lessen worden gegeven in de Kazerne Koning Albert I te Evere (over de NATO).

Les cours se donnent à la Caserne Roi Albert I à Evere (près de l'OTAN).

### Inlichtingen - Renseignement

02/252.06.30

Tel. - Tél: 03/455.72.34

019/51.25.87 (na - après 19 h.)



## Met rust

**H**iernavolgende Officiëren, Onderofficiëren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerst-daags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.



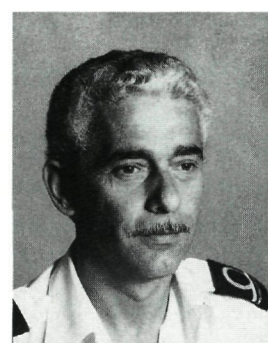
CPF (e.r.) L. DESAEGER



FKP (b.d.) J. VAN IMSCHOOT



KVK (b.d.) T. MICHIELS



IOM (b.d.) G. KENENS



IMC (b.d.) R. HOSTE

IMC (b.d.) R. SMITS

ILV (e.r.) M. LEFEBRE

IMC (b.d.) A. ELYN

IMC (b.d.) LOONES

IMC (b.d.) R. VANDAELE

MTC (e.r.) E. VANTILBORGH

KMC (b.d.) R. DANEELS

QMC (e.r.) J. MOSAR

**Met leedwezen melden wij U het overlijden van:**



KVK (b.d.) M. VIEREN



IMC (b.d.) J. DE NEEF



IMC (b.d.) G. RIVIR

**C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:**

CPF (Hre) A. DEMORTIER

IMP G. DESBUISSONS

IMP (e.r.) R. LEDAIN

IOM (b.d.) G. VAN MEERBEECK KMT (b.d.) M. VIAENE

IMC (b.d.) M. JACQUEMIN

IMC (b.d.) G. VANDEVELDE



## WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

BAERT H. - HASSELT  
 BAEYENS C. - HAUTAIN-LE-VAL  
 BARREMAECKER E. - OOSTENDE  
 BECQUAERT E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -  
 BERCHEM  
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
 BERO M. - OOSTENDE  
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE  
 BILLET G. - BRUGGE  
 BLASIN A. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - CHAUMONT -  
 GISTOUX  
 BLAUWET R. - ASSEBROEK  
 BOECKMANS R. - BRUXELLES  
 BOGAERTS R. - LIERDE  
 BONNEWIJN F. - TERVUREN  
 BORGHIS B. - Eerste Meester Chef - BREDENE  
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK  
 BULCKE R. - TURNHOUT  
 BUSARD G. Capitaine de Vaisseau (e.r.) -  
 ERPS-KWERPS  
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE  
 COLLETTE J.-M. Maître Principal -  
 OOSTENDE  
 CORPS ROYAL DES CADETS - BRUXELLES  
 COURTENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE  
 CUVELIER J. Eerste Meester Chef (b.d.) - OOSTENDE  
 DEBAISIEUX G. - FRAMERIES  
 DEBROCK W. - BRUSSEL  
 DE CLEYN A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - WIL-  
 RIJK  
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. - OHAIN  
 DECORTE B. - OOSTENDE  
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE  
 DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -  
 WATERLOO  
 DELGOFFE V. Capitaine de Frégate (Hre) - SCHILDE  
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL  
 DEMEYERE J. Kapitein v/h VLW MAB -  
 STERREBEEK  
 DE MULDER A. - GENT  
 DEPOORTER V. - HOEVENEN  
 DE ROO J. - BRECHT  
 DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE  
 DESABLENS Premier Maître Chef (e.r.) - BRUXELLES  
 DESAEGER R. Capitaine de Frégate - BRUXELLES  
 DESAEGER R. - BRAINE L'ALLEUD  
 DE SMET G. - LEMBEEK  
 DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) - ANTWERPEN  
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
 DE WACHTER M. - KAPELLEN  
 DE WILDE J. Vice-Admiraal (b.d.) -  
 MIDDELKERKE  
 D'HONT A. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES  
 D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES  
 DOSSOGNE Jean-Michel Premier Maître -

PHILIPPEVILLE  
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -  
 OOSTENDE  
 DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE  
 ENGELS E. - BRUGGE  
 EUROMIL N.V. - WAASMUNSTER  
 FALASCA A. - LEMBEEK  
 GELDOF M. - HASSELT  
 GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES  
 GERARD L. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE  
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE  
 GRAUX P. - AUDERGHEM  
 HANTON J.-M. - OOSTENDE  
 HAUSMAN R. - BRUXELLES  
 HEILMAN CH. - OOSTENDE  
 HELLEBAUT - AALST  
 HELLEMANS M. - Fregatkapitein - ANTWERPEN  
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
 HERMIS SODALES v.z.w. - OOSTENDE  
 HERTELEER W. Vice-Admiraal - OOSTENDE  
 HESSENS F. - ANTWERPEN  
 HEUSDENS R. - STOU MONT  
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT  
 HOLVOET J. Commandant (e.r.) - OOSTENDE  
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -  
 OOSTENDE  
 HOUZEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de 1re.  
 Cl. (Hre) - BINCHE  
 HYDEX NV - PUURS  
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM  
 JACQUES A. Capitaine de Frégate (R) - LASNE  
 KNOOP G. - BORGERHOUT  
 LAMBRECHT TH. Capitaine de Frégate (R) -  
 BRUXELLES  
 LAUWERS R. - ANTWERPEN  
 LEBEGUE R. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE  
 LEFEVRE-SEYNAEVE Wwe. - OOSTENDE  
 LEJUSTE R. - RENAIX  
 LEKEUX A. - BRUXELLES  
 LENOIR F. - LA HULPE  
 LEVEAU P. Capitaine de Frégate (Hre) - LINKEBEEK  
 LITIERE J. Kapitein-ter-zee - GISTEL  
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL  
 MAERTENS R. Eerste Meester - OOSTENDE  
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST  
 MASQUELIN J. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 BRUXELLES  
 MATHOT A. Capitaine de Frégate (R) - HOFSTADE  
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWER-  
 PEN  
 MICHEL G. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE  
 MICHELSENS M. Ere-Meester Chef - ST. ANDRIES  
 MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 BRUXELLES  
 MURANGWA N. Lieutenant de vaisseau 1er Cl. BEM -  
 BRUXELLES  
 NACHTEGAEL K. - OOSTENDE  
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM



NAUDTS J. - OOSTAKKER  
 NVOZMK - GEEL  
 NYSSSEN L. - VERVERS  
 PAUWELS J. - GENT  
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS  
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT  
 PIERARD R. Commandant (Hre) - SAINT-SERVAIS  
 PIRONGS P. - TONGEREN  
 POULLET E. Vice-Admiraal (b.d.) - BRUGGE  
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) - HALTINNE  
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 REMY F. - LANEFFE  
 REYNIERS O. - ST. NIKLAAS  
 ROSIERS J. Capitaine de Vaisseau - BRAINE-L'ALLEUD  
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SAUVAGE E. - BERCHEN  
 SAUWEN J. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES  
 SCHLIM A. Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier - BRUGGE  
 SEBRECHTS M. Lieutenant de Vaisseau - OOSTENDE  
 SERGEANT J. - EEKLO  
 SEVERIN R. - BRUXELLES  
 SIBRET M. - ST. HUBERT  
 S.K.B. N.V. - ANTWERPEN  
 SOETENS Y. - Capitaine de Corvette - OOSTENDE  
 STEELANDT R. - BRUGGE  
 STEVENS J. - KOKSYDE  
 STIENNON D. - KNOCKE-HEIST  
 STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL  
 SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY - MALMEDY  
 TAS J. - WAASMUNSTER  
 TAUBER G. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - Tervuren  
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 THIBAUT DE MAISIERES C. Commodore - BRAINE L'ALLEUD  
 THOELN G. - KOERSEL  
 THYS R. - EDEGEM

TOREMANS G. - PELLENBERG  
 TRUSSART B. - BRUXELLES  
 VALCKE - A 950 - ZEEBRUGGE  
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatkapitein - DEURNE  
 VAN BOECKEL C. Capitaine de Corvette (Hre) - BRUXELLES  
 VAN BOGAERT H. Kapitein Geneesheer - BREDENE  
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN  
 VANDENBRANDE G. - LIER  
 VAN DEN BULCK P. Korvetkapitein (R) - ANTWERPEN  
 VANDENEYCKEN L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILSKERKE  
 VANDENHOUWEELE L. - MIDDELKERKE  
 VAN DER BEKEN - BOUSU  
 VANDERWAL J. - OOSTENDE  
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES  
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - WITRY  
 VAN ESSCHE R. - LONGUEVILLE  
 VAN EYLL B. - HASSELT  
 VAN HECKE P. - KAPRIJKE  
 VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE  
 VANLERBERGHE G. Fregatkapitein - OOSTKAMP  
 VAN PARIJS J.-L. - GENVAL  
 VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN  
 VERHULST L. - ANTWERPEN  
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES  
 VERLAINE R. - LIEGE  
 VILAIN A. - RECOGNE  
 VITTON V. - EUGIES  
 VOGELS A. Eerste Meester Chef (b.d.) - GENT  
 VRIENDENKRING GEPENSION. ZM - OOSTENDE  
 WAUTERS L. - HOESEL  
 WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE  
 ZEILCENTRUM ZEEMACHT - OOSTENDE

Afgesloten op datum van: 15 juli 1996  
 Clôturé à la date: 15 juillet 1996

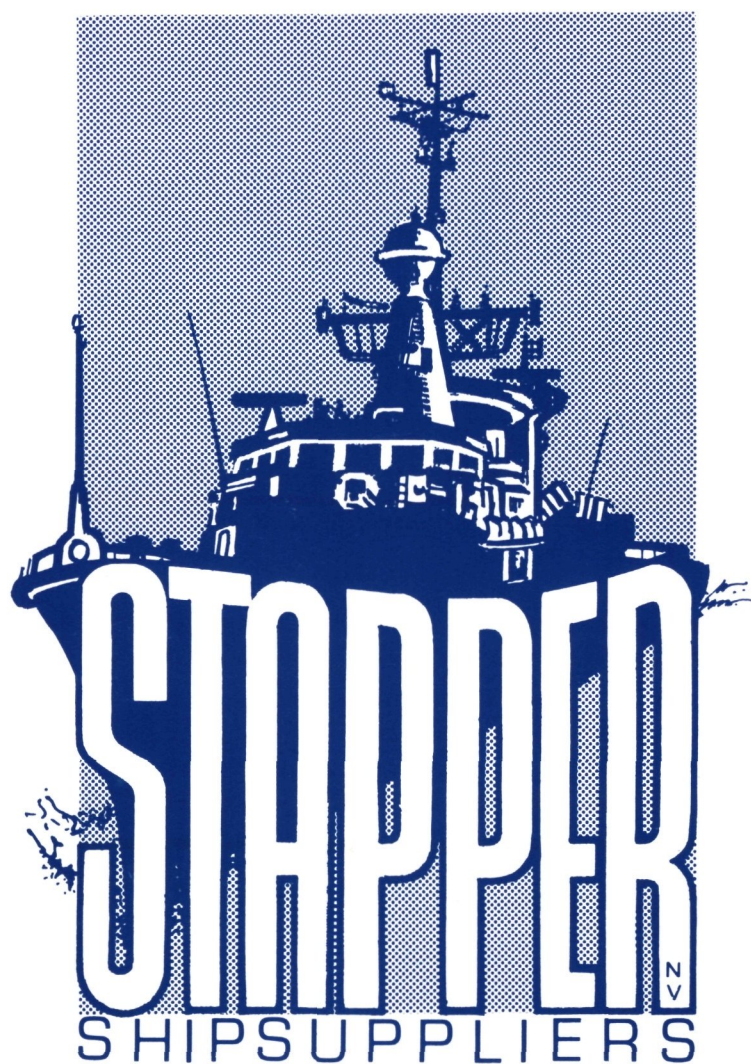
## RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT ANNUEL "MAINTENANT"

par versement/virement de 500,-BEF sur notre compte en banque  
 n° 473-6090311-30 de NEPTUNUS, Oostende.

Vous pouvez également prendre un abonnement de soutien de 750,-BEF  
 ce qui correspond au prix de revient réel de la revue,  
 ou mieux encore ... un abonnement de bienfaiteur 1.000,-BEF







# **STAPPER & Co n.v.**

---

**Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP**

**Telephone: (03) 541 13 59**

**Telex: Antw. 33.566**

**Telefax: (03) 541 59 37**